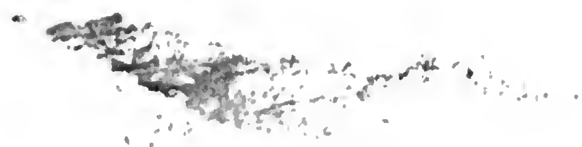
PRINCIPII DI DIRITTO PUBBLICO MARITTIMO E STORIA DI...

Ferdinando Lucchesi Palli





PRINCIPII
DI
DRITTO PUBBLICO MARITTIMO.



PRINCIPII

DI

DRITTO PUBBLICO MARITTIMO

E

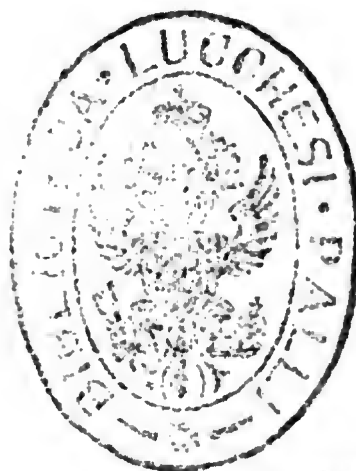
STORIA DI MOLTI TRATTATI

SUGLI STESSI

OPERA DEL CONTE

Ferdinando Lucchesi Palli.





Napoli,

Dalla Tipografia di Gennaro Palma.

1840



INTRODUZIONE.

Gli antichi opinarono essere la *politica* l'arte di rendere felici i popoli ; ma che per giungere questi allo stato di felicità dovessero essere morali; in conseguenza la politica era sempre in correlazione colla morale. I legislatori di quei tempi diressero sempre le loro mire a formare i popoli liberi e virtuosi. Tal modo di governare rese i Greci floridi, i Romani padroni del Mondo.

È incontrastabile che prosperi quella nazione, ove i governanti sono veramente virtuosi. Platone, Cicerone e tutti coloro che delle leggi e della pubblica felicità si sono occupati, hanno nella stessa guisa ragionato. I Romani ed i Greci decaddero dal loro splendore ed opulenza , quando fra loro s'introdusse la corruzione.

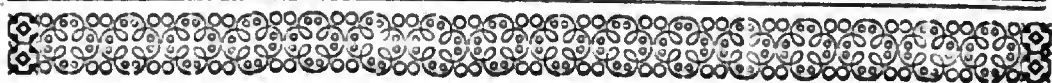
La scoverta delle Americhe, il commercio e le arti nel tempo stesso che ci hanno somministrati agi e ricchezze, ci hanno ancora accresciuti i bisogni ed i vizi. L'ambizione delle conquiste fu in parte abbandonata e la felicità fu messa nell' ammassare ricchezze. Spesso la giustizia , il dritto e l'equità furono posti in non cale per un momentaneo e passaggiero vantaggio.

*

Lo studio il più nobile è quello dell'uomo, della sua natura, de' suoi dritti e doveri, ed infine de' grandi oggetti che interessano la felicità pubblica, la morale, la legislazione. Non possiamo lusingarci di pervenire al grado della pubblica felicità senza la preesistenza di leggi giuste, imparziali, comuni. È uopo che i rapporti de' diversi stati, che compongono la umana famiglia, sieno ponderati, stabili e diretti solamente allo scopo della pubblica e reciproca felicità. Da questi principii nacquero le leggi riguardanti il dritto pubblico e delle genti, che stabilirono i rapporti convenzionali. Le convenzioni rendute di pubblica ragione, e che formarono leggi inviolabili fra le nazioni contraenti, sono naturalmente di diversa natura.

Spinto dai sudetti principii generali ho immaginato di comporre un' opera, che abbia per oggetto il *diritto pubblico marittimo*. Nato cittadino di uno stato circondato da estese coste marittime, ed ove a mio credere, il commercio e la navigazione debbono far parte delle primitive risorse, sembrami di essere indispensabile lo generalizzare e rendere a tutti note le idee sulla scienza del dritto pubblico marittimo. Incomincerò dal dimostrare che i mari non possono essere di esclusiva proprietà di alcuna nazione.





Capo Primo

DELLA COMUNIONE DE'MARI, DELLA PESCA E DELLA NAVIGAZIONE.



La natura non ha dato all' uomo il dritto di appropriarsi delle cose, il di cui uso è innocente, utile, inesauribile e bastevole per tutti. Tali sono specialmente le qualità de' *mari*, de' quali gli uomini si servono per la navigazione, per la pesca, per la ricerca di molte cose che si ritrovano lungo le coste, come le conchiglie, le perle, l'ambra, il corallo ed altro, per fare del sale, ed infine per fissarvi de' luoghi di sicurezza pel ricovero e comodo de' bastimenti.

In alto mare niuno si può permanentemente stabilire, nè impedire che altri vi navigasse a suo bell'agio. Domando. Una nazione potente su' mari potrebbe impedire alle altre di pescarvi e navigarvi? No - La pesca è innocente, inesauribile, ed è utile all' uomo pel suo travaglio: la navigazione egualmente non nuoce ad alcuno, anzi è vantaggiosa, poicchè facilita le comunicazioni. In conseguenza veruna nazione ha il dritto di appropriarsi in pregiudizio delle altre l'uso dei mari. Esso è di dritto comune, ed una nazione, che agisse in modo da escludere le altre da suddetti vantaggi, farebbe un' ingiuria. L' ingiuriato avrebbe la piena facoltà di opporvisi, e di usare anche la forza per non essere impedito nell' esercizio dei suoi dritti.

Il mare è destinato ad unire strettamente i rapporti fra gli uomini ed a stabilire una facile comunicazione fra l' acqua e la terra, affinchè e l' una e l' altra cogl' inesausti frutti dalla natura prodigati contribuiscano alla comune umana felicità. Saggia è perciò quella legislazione, che prima di ogni altra cosa provvede alla navigazione. Essa mantiene fermo il legame sociale fra gli uomini, e formando di tutti i popoli una sola famiglia, produce ed anima i vicendevoli soccorsi, che in vari modi corrispondono al bisogno di ciascuno. Essa costituisce i legami di amicizia, rad-

dolcisce il carattere delle nazioni non incivilite, e manoduce gli uomini all'adempimento de' reciproci doveri per via dell'interesse che i medesimi vi ritrovano. Insomma essa procura sempre i più solidi vantaggi.

Premessi i suddetti principii è chiaro che se una nazione si arrogasse il dritto di escludere un' altra dal navigare e pescare liberamente, offenderebbe tutte le altre nazioni. Queste, avendo un' interesse a far rispettare il dritto delle genti (base della comune tranquillità) hanno la facoltà positiva di riunirsi per reprimere con la forza la suddetta arroganza. Ciò non pertanto una nazione può per via di trattati liberamente rinunziare ai suoi dritti, e quando la sua rinuncia è espressa, debbono osservarsi gli obblighi contratti. Non così quando una o più nazioni per lungo tratto di tempo non avessero fatto uso del dritto di pesca, ed in questa interruzione un' altra si fusse industriata a pescare in un dato mare. Il non uso dell' una e l' esercizio dell' altra non dà il dritto a quest' ultima di escludere la prima dal pescare. Il dritto di pesca è comune ed imprescrittibile; ed è un aforismo troppo noto, che il non usare dei proprii dritti non produce decadimento dagli stessi: vi è bisogno di una espressa rinuncia.

Questi principii generali però soffrono qualche eccezione prodotta dai diversi usi marittimi quasi

da per tutto ammessi. Le coste, sulle quali si pescano perle, ambra, corallo ed altro, sono suscettibili di proprietà. Di fatti gli oggetti che si ricercano non sono inesauribili, per cui non è irragionevole che gli abitanti vicini alle stesse se ne impadroniscano e ne acquistino un dominio assoluto, come hanno fatto della terra che abitano. Si deve quindi riguardare come un beneficio dalla natura prodigato a quel popolo ch' è vicino alla costa, e della quale è padrone. Non può dirsi lo stesso della pesca del pesce, la quale per sua natura è inesauribile.

Sebbene in molte leggi Romane si qualifica la pesca come un'atto libero, che si esercita nel mare per dritto di natura e delle genti; pure ciò deve intendersi fino a che le cose rimangano nel loro primitivo stato naturale. Da che gli uomini si riunirono in civili società ed i governi furono stabiliti, un tal dritto mercè leggi positive dovè limitarsi fino ad un determinato punto tanto a pro de' nazionali che degli esteri. Si avverta però, che la umana legislazione può sanzionare delle leggi oltre quelle della natura, ma non stabilirne delle contrarie. In effetti le leggi civili in molti casi non è che tolgano il dominio acquistato per dritto di natura, ma per la sicurezza di un'altro dominio mettono degl' impedimenti all' esercizio del primiero dritto. Così, ognuno può pren-

dere e far suo un volatile benanche nel campo altrui, ma se viene impedito, tale impedimento non lo priva del dritto primitivo di prendere il volatile, ma di esercitare il dritto nell'altrui proprietà. Egualmente avviene per la pescagione: ognuno può appropriarsi delle cose prodotte dal mare, ma ne può essere impedito per non avere facoltà ad entrare in un dato recinto o stagno di acqua, che sono divenuti proprietà particolari. Questo temperamento è stato introdotto per lo bene de' popoli uniti in civile società, onde i medesimi fossero garentiti dalle operazioni de' loro vicini. Questi venendo a pescare ne' lidi e seni dei mari appartenenti ai primi, li priverebbero di una certa e continua esistenza. Ed è perciò che le nazioni di tratto in tratto avendo osservato che molti usi liberi della naturale ragione non cospiravano all'alto fine della pubblica sociale felicità, imposero agli stessi leggi tali, che senza infrangere il dritto positivo della natura, concorressero ai bisogni dei tempi e delle circostanze. Egli è perciò che i Romani (i primi ed i più grandi legislatori del Mondo) si allontanarono nel loro dritto civile dallo stato primitivo di comunione, nel quale altre antiche nazioni avevano lasciate le loro cose. Altre volte gli stessi Romani dovettero conservare il primitivo stato, mentre altre genti diversamente ne avevano disposto. Dai suddetti prin-

cipii quindi è stata desunta la legge civile che vieta alle genti la pesca in determinati luoghi e tempi. Tale divieto non ha distrutta la naturale ragione di pescare e di disporre a proprio piacimento di quanto si è pescato.

Siccome però un mare può avere de' piccoli seni, o delle gole circondate da rive, le quali appartengono ad un popolo, così in questa specie di serbatoi la pesca è permessa ed è pubblica per i soli abitanti di tale nazione, ed è un dritto a questa semplicemente riservato e competente. Lo stesso accade per le pesche che si fanno ne' fiumi, i quali sebbene sieno pubblici, pure se s' intromettono nelle proprietà de' privati, i luoghi o recinti, che si formano, divengono suscettibili di privata pescagione.

Preso il mare per un' immensa aggregazione di acqua non può essere da alcuno occupato. I Romani giureconsulti, e con essi Giustiniano, con molta filosofia e precisione dissero essere il mare comune, piuttosto per dritto di natura, che delle genti. E sebbene nelle istituzioni dicasi che il mare non sia di alcuno, pure ciò deve intendersi per una conseguenza del principio, che la cosa non occupabile è impossibile che da alcuno si possegga e si approprii.

Per effetto di questa ragione naturale i pesci al pari degli augelli non sono in podestà di alcuno:

ma se l' aria e l' acqua non si possono occupare e prendere, ben si possono prendere gli animali che per le stesse percorrono; ed in conseguenza la pesca non può essere ad alcuno impedita, ed i pesci presi divengono di proprietà di chi pesca. Ma se poi la pesca si esegue in un luogo, ove è vietato o per disposizione della Suprema podestà, o per effetto di trattati colle altre nazioni, quegli che ivi prende i pesci è obbligato al pagamento della multa ed alla restituzione del pesce. Niuno può arbitrarsi ad eseguire un' atto contro il supremo divieto, e contro la fede de' trattati.

L' uso della pesca è subordinato al dritto di navigare. Anche i popoli più barbari de' mezzi tempi non tralasciarono di regolare la pesca in modo da non recare nocumento alla navigazione. Teodorico Re de' Goti verso la metà del secolo IV promulgò un' editto, col quale prescrisse di togliersi i recinti che si erano formati per la pesca, poichè gli stessi occupavano le coste ed i fiumi navigabili. Egli è giusto e ragionevole che la libertà della pesca, il di cui scopo non è universale, sia limitata da una regola fissa onde ceda alla navigazione, il di cui oggetto è universale. La pescagione deve essere garentita, ma in modo che la nautica non ne soffra alcun' imbarazzo o impedimento nel libero e maestoso suo corso. Colui

ch' esercitar vuole la pesca deve badare di non intralciare le operazioni del navigatore, e nell' usare de' suoi istrumenti oprar deve con cautela per non arrestare il passaggio delle navi. Se per causa sua risultasse danno al navigatore, è tenuto a risarcirlo.

Ciò non pertanto un tranquillo e prudente pescatore ha benanche dritto al rimborso de' danni, se le sue reti o i suoi istrumenti pescarecci sono tagliati ed infranti da un bastimento, la di cui gente o per colpa o per malizia reca nocumento. Niuno è autorizzato ad oltraggiare un' altro, e facendolo, il suo atto è riprensibile.

Ad evitare inconvenienti di tal fatta i popoli hanno stabiliti de' savii e prudenti regolamenti, mercè de' quali nè i pescatori recano nocumento alla navigazione, nè questa distrugge i travagli di quelli, i quali dal frutto della pesca traggono il sostentamento delle loro famiglie. Furono in primo luogo stabiliti alcuni metodi per la pescagione in alto mare, ed altri per quella in sulle rive; giacchè in queste più che in quello coll' avvicinamento delle navi avviene un maggior contatto tra pesca e navigazione. Da alcuni governi pe' mari del loro impero si sono prescritti il tempo, il modo e la qualità della pesca: si sono vietate alcune macchine perchè pregiudizievoli alla moltiplicazione de' pesci. Tale prescrizione non so-

lo è stata fatta pe' mari ma benanche pe' fiumi e pe' laghi. In ordine poi agli esteri il bisogno della pesca ha fatto stabilire de' trattati pel bene delle nazioni. I principali sono : quello fra Errico IX e Filippo arciduca d' Austria , ch' ebbe luogo nel 1456, e che riguardò la pesca nel mare *Germanico* : quello del 1654 fra gl' Inglesi e gli Olandesi , che fu fatto da Cromwel , mercè il quale fu stabilito che gli Olandesi, per esercitare la pesca, dovessero scostarsi dieci leghe dalle coste Britanniche.

Negli articoli preliminari del trattato di pace del 3 novembre 1762 tra l' Inghilterra , la Francia e la Spagna si convenne col paragrafo 3 , che i Francesi avessero la libertà di pescare e seccare il pesce su di una parte delle coste dell' Isola di *Terra-nova* ne' modi di già stipulati coll' articolo 13.° del trattato di *Utrecht*, ad eccezione di ciò che riguardava l'isola del *Capo Braton* e le altre isole all' imboccatura e nel golfo *S. Lorenzo.*

Nel trattato del 25 agosto 1770 tra la Francia e la Reggenza di *Tunisi* fu convenuto che il Bey dovesse rinnovare il privilegio della pesca accordato alla compagnia Reale d' Affrica , e contemporaneamente si obbligò di pagare tutti i danni cagionati alla compagnia per la infrazione arrecata ai precedenti trattati e per aver rifiutati i bastimenti destinati alla pesca.

Nel trattato di pace del 17 marzo 1782 fra la compagnia Inglese delle Indie ed i *Maratti* fu promessa una reciproca amicizia e ritenuta una vicendevole ragione di pesca.

Nello stabilirsi la pace a dì 20 novembre 1782 fra l'Inghilterra e gli Stati-Uniti di America fu convenuto, che i popoli di questi Stati continuassero a godere pacificamente del dritto di pesca di ogni specie nel *Gran Banco*, negli altri banchi di *Terra Nuova*, nel golfo *S. Lorenzo* ed in tutti gli altri luoghi del mare, ove gli abitanti de' due rispettivi paesi erano soliti di pescare.

Durante la guerra dell'Inghilterra contro gli Americani il governo Francese aveva ordinato di lasciarsi tranquilli i battelli pescarecci degl' inimici, lusingandosi di ottenere dagl' Inglesi gli stessi riguardi di umanità. Questi però persistettero a far prigionieri i pescatori per obbligarli a servire da marinai ne' loro bastimenti. La Francia ha sempre riconosciuta la neutralità della pesca, e sebbene la ordinanza del 1.° ottobre 1692 prescriveva di allontanarsi i pescatori inglesi dalle coste francesi; pure concedeva a quelli, che trasgredivano, un salvo condotto di sei giorni onde restituirsi al loro paese. Tale misura fu dettata per guardarsi dagli esploratori inglesi, che venivano sulle coste, sotto il pretesto di pesca, a spionare.

Ne' tempi della Repubblica Francese quel go-

verno continuò a favorire la libertà della pesca. Siccome sussistevano ancora delle differenze su tale oggetto, così nel marzo del 1793 il Consiglio Esecutivo autorizzò i municipalisti di Calais a trattare in *Dun* con quel comandante inglese una negoziazione, che rendesse libera la pesca a tre leghe dalle coste. Nel termidoro anno 3.° (1795) il Comitato di pubblica salute lasciò andare senza cambio i pescatori inglesi, che si trovavano in potere della repubblica, non riguardandoli come prigionieri di guerra.

Nel trattato di *Amiens* del 27 Marzo 1802 coll'articolo 15.° si ristabilirono le peschiere sulle coste di *Terra-nova*, isole adjacenti e golfo di *S. Lorenzo* nello stesso modo ch' erano prima della guerra.

Finalmente bisogna riscontrare la convenzione stipulata in *Parigi* il 2 agosto 1839 fra la Francia e l' Inghilterra, colla quale si limitarono i dritti di pesca su le rispettive coste.

Quando i pescatori non si occupano che del loro mestiere, ch' è molto faticoso e di momentaneo lucro, debbono considerarsi come lontanissimi dalle guerresche operazioni e non debbono trattarsi come nemici. È loro dovuto ogni riguardo di umanità e beneficenza, anche quando appartengono ad una nazione nemica e belligerante.

È oltremodo difficile il determinare a quale di-

stanza una nazione possa estendere i suoi dritti sul mare, che la circonda. *Badin* opina, che a norma del dritto comune de' popoli marittimi la dominazione possa estendersi fino a trenta leghe. Questa determinazione precisa però dovrebbe essere convalidata dal consenso di tutte le nazioni: cosa non così facile ad ottenersi. Sono di avviso, che, trattandosi di dritti da stabilirsi da varie nazioni, il dominio di uno stato sul mare dovrebbe essere fino al punto necessario per la sua sicurezza. Tanto richiede la giustizia, poichè quantunque il mare non possa da veruno appropriarsi perchè comune, pure una nazione può occuparne una parte necessaria per la propria difesa.

I Re d'Inghilterra, atteso la loro forza navale, si attribuirono l'impero del mare, che circondava il loro regno, fino alle coste opposte. *Selden* rapporta un'atto solenne, in forza del quale sembra, che un tale impero ai tempi di Eduardo 1.° fosse stato riconosciuto dalla maggior parte de' popoli marittimi di Europa. La repubblica delle Provincie-unite lo riconobbe per li onori della bandiera, come risulta dal trattato di *Breda* del 1667.

Per istabilire però solidalmente un tal dritto dovrebbe concorrervi il consenso di tutte le altre nazioni interessate. La Francia non si è mai prestata alle pretese dell' Inghilterra, tanto vero che nello stesso trattato di *Breda* Luigi XIV.° non

volle permettere che la *Manica* fusse denominata *Canale d'Inghilterra* o *Mare Britannico*. Egualmente la Repubblica di Venezia si aveva arrogato l'impero del mare *Adriatico*, ed a ciascuno è nota pur troppo la funzione, che in ogni anno si eseguiva per tale oggetto. Oggi nessuna nazione sarebbe disposta a riconoscere simili abusi: questi pretesi imperi sono stati rispettati fino a che la nazione, che se n'era impadronita, è stata nella posizione di sostenerli colla forza. Essi sono caduti appena è vacillata la potenza. Attualmente tutto lo spazio di mare ch'è a tiro del cannone ed il lungo delle coste sono riguardati come facienti parte del territorio, e perciò è invalso il principio che un bastimento di nazione neutrale preso sotto il tiro di cannone non sia di *buona preda*.

Le rive del mare poi appartengono incontrastabilmente (come sopra si è avvertito) alla nazione padrona del territorio, del quale fan parte, e sono annoverate fra le cose pubbliche.

Capo Secondo

NAUFRAGIO.

Pria d'inoltrarmi su i dettagli dei dritti dei porti è necessario gettare un passaggiero sguardo sul così detto dritto di naufragio, frutto disgraziato della barbarie de' tempi e che fortunatamente è quasi da per tutto sparito.

Tale dritto abusivo consisteva nell' appropriarsi delle cose appartenenti ai naufraghi. Tanto il naviglio che gli effetti esistenti sullo stesso si sequestravano a favore del Sovrano delle spiagge. La progressiva civilizzazione non solo ha abolito sì nefando dritto in quasi tutti i governi, ma anzi ha dato una spinta maggiore alle leggi dell' umanità. Quasi tutti hanno stabilito non solo che i naufraghi non sieno privati de' loro effetti, ma benanche che si dieno ai medesimi de' soccorsi. Gli abitanti delle vicinanze delle rive del mare (ove succede il naufragio) possono essere tradotti in giudizio, affinchè dieno conto delle cose colà perdute.

Un editto del Consolato di Nizza del 15 Luglio 1750 stabilisce, che in caso di naufragio si presti pronto ajuto, e che i marinai tanto nazionali che esteri sieno nell' obbligo di accorrere

tosto, sotto pena di essere puniti anche corporalmente, ed a norma delle circostanze. Di più i governi hanno di accordo convenuto che appena avvenga una simile disgrazia il Consolato debba immantinenti spedire uno de' suoi uffiziali ovunque sia necessario, ed ivi far raccogliere tutto quello che potrà porsi in salvo, facendosene una fedele descrizione e riponendolo in luogo sicuro; contemporaneamente ricevere le deposizioni del capitano, pilota e marinai circa la causa e le circostanze del naufragio.

Luigi XIV nella ordinanza di marina dichiarò essere sotto la salva-guardia delle leggi i vascelli e gli equipaggi, carichi, uomini, beni e quanto negli stessi si contiene. Tale disposizione è a favore non solo de' sudditi, degli amici e degli alleati, ma benanche a favore de' nemici: godevano della stessa determinazione ancora i corsari che fussero stati gettati dalla tempesta sulle sponde della Francia e salvati o tutti o parte dal naufragio. Di più fu ingiunto agli abitanti de' luoghi vicini al mare, ove accadeva la perdita di una nave, il dovere di apprestare soccorso a quei miseri che si vedessero in pericolo di naufragare. Chi avesse osato di attentare alla loro vita, od ai loro beni immediatamente era punito colla morte senza speranza di grazia.

Questa savia legislazione ebbe per fondamento i

sentimenti della natura madre benefica di tutti gli uomini e di tutti i popoli.

Colla stessa ordinanza si prescrive di farsi un esatto inventario di tutte le cose salvate e che quindi si ponessero in un magazzino o luogo di sicurezza, di prendersi esatto conto e se qualche cosa fusse stata derubata, e ciò si verificasse, i colpevoli fussero processati. Le persone incaricate di queste operazioni, ove non abbiano un salario dal governo, avessero dritto ad essere ricompensate in ragione e del tempo e del travaglio.

I processi verbali di ricognizione degli effetti salvati debbono essere redatti in presenza del capitano e pilota della nave: se costoro non vi sieno, alla presenza delle genti dell' equipaggio o di qualche interessato e del guarda magazzino.

È di più prescritto che le navi ed i ruderi, dopo una esatta perizia e dichiarati inservibili, si possono vendere di unito agli effetti ricuperati. Tale vendita si esegue scorso il tempo determinato ed osservate le pubbliche formole. Dal prezzo, che si ricava, si pagheranno le spese erogate pel ricupero, ed il rimanente sarà messo in serbo per chi di ragione.

Ad evitare qualunque frode è vietato agli uffiziali di giustizia di comperare gli anzidetti effetti sia direttamente sia per interposte persone. I medesimi avrebbero molta facilità a poter pregiudica-

re gl' interessati e perciò la loro frode è repressa con pene rigorose. Le carte poi che si ritroveranno o sul carico o sulle persone, indicheranno a qual nazione appartenga il legno, e si avvertirà subito il console della stessa; ed in mancanza i negozianti, onde ne prevengano le parti interessate.

Le leggi distinguono diverse specie di naufragi. Uno è quando la nave è sommersa dalle onde non rimanendo alcun vestigio sulla superficie dell'acqua: L' altro quando la nave investendo sulla costa o in uno scoglio si fracassa e dà adito all' acqua, in modo che riempiuta la sua capacità, non isfugge assolutamente dalla vista. Finalmente vi è un terzo caso, ed è quello dello arrenamento o investimento volontario a terra. Quest' ultimo caso avviene allorquando un valoroso capitano ritrovasi o nel pericolo di essere predato da un nemico, che lo perseguita, o di naufragare per effetto di una tempesta. Ad evitare o la prigionia o una diffinitiva perdita egli volontariamente presceglie l' arrenamento per salvare almeno gli uomini e gli effetti. Annone il Cartaginese fece arenare sulle coste Britanniche la propria nave, anzichè farla divenire preda della flotta Romana. È da riflettersi che in questa circostanza, quantunque la nave fusse rimasta incagliata, pure mercè gli ajuti necessari può essere rimessa a galla. A norma delle leggi

di varie nazioni le spese e le avarie che saranno occorse sono a carico dell' assicuratore. Questo è sanzionato dalle ordinanze marittime della *Spagna*, della *Prussia* , e da quelle di *Venezia* e di *Amburgo* ; sebbene queste due ultime prescrivono un modo di transazione fra gli assicurati. In *Francia* ed in *Inghilterra* si appone alla polizza di carico o la clausola « *Franca di ogni avaria* » o l' altra *A tutto rischio*. Colla prima clausola le compagnie di assicurazioni non hanno interesse di fare le opportune diligenze per mezzo de' loro commissionati , onde salvare il più che sia possibile ; in conseguenza la suddetta clausola non dovrebbe apporsi in alcuna polizza , come contraria alla nazione e di pregiudizio al commercio. Si tralascia di parlare sulla procedura da tenersi dagl' interessati per essere indennizzati de' danni sofferti , quando la nave è stata assicurata. Su di ciò può riscontrarsi l' opera di *Azuni*.

Capo Terzo

BAJE, STRETTI E PORTI.

Tutto ciò che si è detto per le coste del mare con maggior ragione deve dirsi per le baje, stretti e porti, i quali manifestamente sono della dipendenza, anzi fanno parte del paese, che circondano, e per conseguenza sono di proprietà nazionale. Ho detto con maggior ragione, poicchè sono più importanti per la sicurezza del paese. Avvertasi però che si fa parola delle baje e degli stretti di piccola estenzione e non de' grandi spazi di mare, ai quali qualche volta si dà benanche lo stesso nome. Per darne degli esempi : tali sono la baia di *Hudson*, lo stretto di *Magellano* sui quali, atteso la loro estenzione, non può esercitarsi dritto di proprietà.

Circa gli stretti è uopo riflettere, che quando essi sono di comunicazione fra due mari, la navigazione de' quali è comune a tutte le nazioni, o a diverse, il passaggio non può essere impedito, quante volte lo stesso sia innocente e non produca danno. La nazione padrona dello stretto, rifiutando il passaggio, priverebbe le altre di un dritto dalla natura concesso. Solamente la propria sicurezza potrebbe autorizzarla ad usare delle pre-

cauzioni ed a mettere in pratica delle formole stabilite dalla consuetudine della nazione. È egli ancora giusto che si riscuota un modico dritto su i legni che passano per lo stretto, e ciò per lo incomodo che le si cagiona obbligandola ad una guardia, sì per la sicurezza che presta contro i nemici (allorchè si è in istato di guerra) sia contro i pirati, come anche per le spese che si soffrono per la illuminazione, trattenimento ed altro. Su queste ragioni la *Danimarca* esige un *pedaggio* nello stretto del *Sund*. Simile dazio è fondato sullo stesso principio e sottomesso alle stesse regole de' pedaggi stabiliti su' i fiumi e sulla terra.

Il porto è un recinto di acqua comodo e proprio per imbarcarsi ed isbarcarsi situato in qualche costa o spiaggia di mare, o di lago, o posto all' imboccatura di qualche fiume egualmente capace di contenere molte navi, affinchè queste ivi si stieno al sicuro de' venti e dagli assalti delle flotte nemiche. I porti sono o *naturali* o *artificiali*.

I *naturali* sono quelli creati dalla mano della provvidenza in alcuni siti ed opportuni a facilitare nel mare la comunicazione ed il commercio fra diverse nazioni. Ordinariamente sono formati da un seno o scavamento di terra in qualche gola, o in qualche piccolo golfo, del quale l' entrata ed il passo sieno di poca dimensione e facili a difen-

dersi, come ancora al coverto de' venti per la situazione, essendo più alte le terre che li circondano.

Gli *artificiali* sono a somiglianza de' naturali, e sono formati dai moli o dalle scogliere che si gettano nel fondo del mare ed imitano in qualche modo i naturali. Essi servono alle nazioni per difendersi dagli attacchi esteriori. I Romani conoscevano profondamente quest' arte di forticazione.

La navigazione ha renduti i porti oltremodo necessari. Essi sono pubblici e procedenti dal dritto delle genti, ed è per ciò che non si può proibire ad alcuna nave l' entrata, purchè sia di nazione amica e munita dell' opportuna spedizione. Siccome il porto è di proprietà dello stato, ove è situato, così una nave qualunque, entrando nello stesso, tacitamente si assoggetta alla giurisdizione locale, ed alle regalie stabilite dal Governo, quante volte non vi sia una convenzione particolare.

I porti, riguardati sotto altro aspetto, sono il punto ove si compartiscono ed ove si radunano i tesori della natura, dell' arte e dell' industria di molti paesi. Essi sono il deposito di quell' opulenza che dal commercio si spande nelle città e provincie le più remote, e servono di comune corrispondenza. In essi i fondi di diverse nazioni si cambiano, si comunicano, si moltiplicano ed e-

scono dalla loro sorgente sotto di una forma e vi rientrano sotto di un'altra. In fine essi rendono tributarie tutte le parti della terra, ed in una versano le ricchezze di molte nazioni.

Dalle premesse idee risulta ad evidenza che l'interesse de' governanti e dei governati sia quello di moltiplicare questi differenti empori e depositi di merci di ogni sorta. È uopo che sieno anche ben tenuti, come qui appresso si dirà. La moltiplicità de' porti eccita la concorrenza de' negozianti, mantiene vivo il commercio, soffoca il monopolio e gli *accaparramenti* sovente sì dannosi e sì funesti ai proprietari ed agli stessi negozianti.

Quanto più sono numerosi i porti, tanto è più aperto l'adito ed il ricovero alle navi estere e nazionali, le quali vengono dalle parti più lontane del mondo co' loro carichi ad arricchire le contrade e ad acquistare col baratto o col danaro le derrate e le manifatture. Ne' tempi di guerra e di tempesta si desidera ed è utilissimo aver vicino un ricovero per evitare una prossima disavventura. La moltiplicità de' porti è di sommo vantaggio e sovente di salvezza.

Nè si opponga che la manutenzione di molti porti sia di pubblico aggravio. Questo è pesante ed insopportabile quando dallo stesso non si risenta alcun utile. Cessi ogni idea di aggravio ove

la sorgente diviene di sommo bene e d' imponenti guadagni. Ed anche che abbisognasse un poco più di cura e fastidio, si lasceranno perciò ammiserire molte provincie per favorire una o due città privilegiate? Si permetterà che guadagnino i trafficanti di queste sole città, mentre gli altri di tutto il Regno soffrono? Infine si accorderà favore ad un branco di monopolisti a carico d' intere provincie? La moltiplicità e la libertà de' porti è il più sodo fondamento di un governo. Tutto ciò che limita, restringe ed impedisce gli atti della navigazione e del commercio genera ostacolo alla grandezza ed al ben' essere nazionale. La legge di natura richiede che i porti sieno asili e luoghi di comune ospitalità: che i legami sociali si moltiplichino colla libertà dell' entrata e dell' uscita, e finalmente che le regole finanziere sieno sagge, provvide e sovra ogni cosa eguali per tutti. I privilegi oltre di essere odiosi hanno un' effetto restrittivo; e per conseguenza sono sempre dannosi a chi ha la debolezza o la poca accortezza di concederli.

Avvertasi che non tutti i porti sono diretti dagli stessi statuti, nè sono egualmente denominati. Mi occuperò d' indicarne tre, che abbracciano la maggior parte. La brevità impostami nel presente lavoro mi proibisce di discendere al dettaglio di alcuni particolari.

Si distinguono tre specie di porti in generale

1.° Porti di carico e scarico permesso. 2.° Porti liberi o franchi. 3.° Porti di guerra o marina militare.

§ 1.°

Porto di carico e scarico permesso.

Intendonsi per *porti di carico e scarico* tutti quelli che generalmente sono denominati *porti di mare*, cioè ove si permette di ancorare sotto la salva-guardia delle leggi, pagandosi i dritti di ancoraggio, tonnellaggio, i doganali ed altro. Questa specie di porti va benanche soggetta ad altra classificazione. In alcuni un bastimento può far passare tutto o parte della mercanzia dal suo bordo in altro bastimento, che si trovasse nello stesso porto: ciò si esegue o pagandosi al governo locale un determinato dritto, o pure gratis e senza alcun pagamento. In altri ciò non è permesso. La legge locale impone che un legno entrato nel porto debba sbarcare la mercanzia interamente e pagare i dritti doganali. Questa enorme restrizione, che si fa al commercio, è sempre dannosa al governo, che la prescrive. Un porto ch' è regolato con tale restrizione si limita ad essere semplicemente porto di consumo locale: nessun carico gli perverrà eccetto quelli espressamente inviati per accorrere alla necessità e lusso del paese. Ob-

bligato il negoziante al discarico non è più nella lusinghevole circostanza di attendere il momento favorevole per fare delle spedizioni ove convengano, quando vi è ricerca. Limitandosi il commercio al consumo locale, come poc' anzi si è dimostrato, avviene che i governi si privino del dritto che riscuoterebbero, permettendo il transito delle merci da un bastimento in un' altro, o il rimbarco delle stesse dai magazzini doganali, ove di già fussero state ammesse in dogana (a). Oltre a tutto ciò il governo, atteso la suddetta restrizione, impedisce lo smercio de' prodotti nazionali, che la nave imbarcherebbe per l' estero, ritrovandosi vuota nel porto. A tutto ciò debbono aggiungersi le spese del mantenimento che l' equipaggio di un legno deve fare, le spese di commessioni ai negozianti, i dritti che il governo riscuoterebbe e tante altre che tralascio di dettagliare perchè estranee alla materia che si tratta.

Si rifletta però che un governo deve avere somma cura che le contribuzioni sieno moderate. Ogni aumento di spese commerciali ed ogni retribuzione sono sempre dannevoli e scoraggianti per la produzione e consumazione. I porti si rendono deserti e fuori la linea de' numerosi affari commerciali.

(a) Il sudetto transito o rimbarco chiamasi dagl' Inglesi *Drawhack*.

§ 2.°

Porti franchi.

Denominansi *porti franchi* quelli, ne' quali i mercatanti di tutte le nazioni possono caricare e scaricare le loro merci senza pagare alcun dritto di entrata o di uscita, dogane o gabelle. Esso insomma è un porto di totale esenzione e franchigia. Ordinariamente le franchigie si ristringono al porto o circondario stabilito e custodito. Però delle circostanze locali, o un' eccesso di preferenza per una città, hanno fatto sì che la concessione qualche volta si sia estesa per tutta la città come è in Ancona, Civitavecchia, Livorno, Trieste ed in altre. I vantaggi de' *porti franchi* sono immensi. Essi attirano i capitali esteri, poicchè l' idea d'impiegarli con lucro e senza ristrizione incita i capitalisti a presciegliere per loro patria i porti franchi. Di ciò può convincersi ognuno, esaminando l' origine degli abitanti di questi luoghi, ove rileverà delle case di commercio da tutte le nazioni stabilite. Cinque sesti de' capitali impiegati nel commercio di Livorno sono stranieri alla Toscana. Trieste è nello stesso caso.

L' importazione e l' esportazione tutto giorno si aumentano. I numerosi bastimenti che scaricano merci ne' porti franchi non vi escono vuoti, ed in

mancanza di generi che convengono, fanno carico di generi nazionali, anche che sieno di tenue valore. Senza il privilegio della franchigia non sarebbe conveniente farne delle spedizioni. Ciò produce un'attività alla circolazione nelle vicine provincie con vantaggio de' venditori.

I porti franchi producono un aumento sommo di lavori, giacchè molti trovano ad impiegare la loro opera nella marineria, nelle arti necessarie alla fabbricazione ed accomodi de' bastimenti. I commissionari, i barcajuoli, i facchini trovano sempre da travagliare.

La città di Marsiglia cotanto opulenta e grande, che a tempo de' Romani fu compresa fra le città alleate, essendo stata riunita alla Monarchia francese, e sebbene le fusse rimasto il privilegio del *porto-franco*, pur tuttavia in essa s' introdussero diversi abusi. Di tratto in tratto l' avarizia fiscale la gravò di tributi sì nell' entrata che nella uscita delle mercanzie, ed in tal modo essa decadde dall' antico splendore. Nel 1669, epoca fortunata pel commercio e per le manifatture della Francia, *Luigi XIV* non solo ristabilì il *porto-franco* in Marsiglia, ma vi aggiunse statuti tali, che l' avidità fiscale e doganale fu totalmente sbarbicata. I benefici effetti di sì saggio provvedimento ciascuno li rileva, gettando uno sguardo sulla floridezza di quella interessante città, divenuta forse oggi la prima del Mediterraneo.

§ 3.

Porti di Guerra.

I porti di marina militare sono quelli solamente dedicati alle cose belligere ed alla costruzione de' legni da guerra e del governo, e sono affatto diversi dai cantieri, i quali spesso sono anche ne' porti dediti al commercio. Ne' porti del Mediterraneo, ove esiste qualche poco di commercio, questo è riguardato come un' oggetto secondario. Porto veramente da guerra è quello di Tolone.

Capo Quarto

POLIZIA DE' PORTI, DELLE RADE E COSTE.

È oggetto della massima importanza la polizia de' porti. Tutte le nazioni culte hanno provveduto con leggi e regolamenti particolari affinchè con precauzione e vigilanza fossero gli stessi sempre conservati nella loro nettezza e profondità. Luigi XIV colla celebre ordinanza del 1. Agosto 1681 prescrisse sotto pene rigorose, che i porti, recinti di mare, ed altri luoghi, ne' quali danno fondo le navi e si mettono al sicuro, sieno mantenuti in tutta la loro profondità e pulitezza e sorvegliati da guardie tanto in tempo di notte che di giorno.

La polizia de' porti esige, che al bordo delle navi, che si trovano negli stessi, vi sieno sempre de' marinai ad oggetto di facilitare i legni ch'entrano ed escono, discostando le gomene, situando bene le ancore ed eseguendo tutte le operazioni necessarie senza che alcuno ne risenta molestia. Se le navi, che sono in porto, abbiano ancora il loro equipaggio i capitani sono nell'obbligo di lasciarne una porzione affinchè si possano eseguire delle manovre in caso di qualche accidente. Ove poi l'equipaggio fosse stato conge-

dato , allora il capitano deve lasciare a bordo del legno una guardia, che sia uno esperimentato marinaio sì per conservare la nave istessa che per oprare in occasione di qualche sinistro.

La rifazione de' danni ed il pagamento delle multe sono a carico de' proprietari delle navi, che avessero trascurato ne' porti le dovute pratiche di polizia. I capitani sono nell' obbligo di pagare i danni e le multe quante volte gli equipaggi sono ancora sotto i loro ordini , poichè è loro trascuraggine il non lasciare a bordo una sufficiente guardia. Onde non incorrere nel suddetto pagamento si deve benanche avere l' accortezza che i legni sieno ben legati (o sia olmeggiati), o pure che restando sulle proprie ancore vi fussero le corrispondenti *grippie* , *gavitelli* o altri segnali nell' acque per facilitare e rendere comodi i passaggi e gli stazionamenti delle altre navi.

Queste regole hanno la loro origine nella universale giustizia ed equità. Niuno può o per insidia o per trascuraggine nuocere un' altro. Ogni fatto qualunque dell' uomo , che reca danno ad un' altro , obbliga colui per colpa del quale è avvenuto , al risarcimento.

Ne' porti deve aversi la diligenza che le navi non abbiano su di esse polvere da sparo. Essendovene , appena si giunge in un porto , si deve subito trasportare in terra e non può riportarsi

sulla nave, che quando questa è uscita dal porto. Le autorità locali sono nello stretto dovere di sorvegliare all'adempimento di questa giusta e necessaria pratica.

Si deve benanche sorvegliare, che, dovendosi accomodare de' bastimenti e per l'oggetto farsi del fuoco, vi sia una sufficiente distanza tanto dagli altri legni che dalle banchine per evitare il menomo danno. In molti luoghi non si permettono simili operazioni senza la presenza di un sorvegliante del porto. Si deve impedire l'uso del fumo ed i fuochi o almeno che si usino colla massima precauzione per impedire delle disgrazie.

Per vieppiù mantenere la polizia de' porti non devesi permettere di lasciare merci, cannoni, gomene ed altri attrezzi navali sulle banchine o terrapieni situati presso il porto. Questi luoghi servono semplicemente per agevolare lo scarico e carico de' bastimenti, ed in conseguenza debbono essere sgombri da qualunque imbarazzo.

L' obbietto della polizia, o sia buon governo de' porti, consiste nel vietare tutto ciò che si oppone al placido e libero uso de' locali e nello stabilirne nel miglior modo possibile la sicurezza, la nettezza e la salubrità. Le pene pe' furti che si commettono ne' porti a danno delle merci e delle navi debbono essere rigorose. Su questi principii coll' ordinanza di Luigi XIV fu prescritto che chi

avesse rubato corde, ferramenti, utensili ed altri attrezzi navali appartenenti ai legni esistenti nei porti, oltre di risarcire il danno, fusse punito con un marchio sulle spalle di ferro rovente a forma di ancora e col bando perpetuo dal luogo del commesso delitto. Era inflitta la pena dell' ultimo supplizio se al furto si aggiungeva la perdita della nave o la morte di qualche individuo. Ed affinchè questi ladroni non trovassero via facile per barattare gli oggetti derubati, colla stessa ordinanza fu proibito a qualunque marinajo o barcajuolo di farne acquisto sotto pene afflittive, oltre la perdita delle cose comprate.

I fari, i quali servono per guida dei legni da guerra e di commercio, non solo debbono essere ne' porti e nelle rade, ma benanche lungo le coste, o almeno negli stretti o luoghi di basso fondo. Un governo, che ha a cuore il commercio, deve vigilare molto su di essi, poichè gli stessi preservano i navigatori da mille disgrazie. Essi sono di guida ai legni nelle notti oscure e burrascose, e contribuiscono a rendere quei porti sicuri e tranquilli. Non vi è cosa che annunzii ad un navigatore che un popolo sia civilizzato e che le sue relazioni sieno numerose quanto il ritrovare le coste, le rade ed i porti bene illuminati, ed ove i legni possono comodamente caricare e scaricare. Un governo deve rivolgere la massima attenzione

su tali oggetti, ed allora è ben giusto che esiga i dazi sul tonnellaggio. Gli stessi però debbono essere imposti con molta moderazione, se si desidera estendere il commercio. È uopo sempre rammentarsi che la gravezza delle contribuzioni sul commercio, l'annienta, per cui si debbono riscuotere tenui dazi e facilitare in tal modo la vendita delle merci.

Pria di dar fine alla polizia de' porti è necessario esservare che negli stretti e nell'entrata de'porti di difficile passaggio vi debbano essere de'piloti locali. Questi avendo conoscenza de' luoghi ajutano ed agevolano l' entrata e l' uscita delle navi. Le loro operazioni consistono nel condurre, far passare e rimorchiare i vascelli che entrano ed escono da' porti di mare e de' fiumi navigabili, tenendoli lontani dai luoghi pericolosi. Ove mancano i suddetti piloti i capitani de' bastimenti debbono avvalersi de' pescatori.

È dovere de' capitani d' informare i piloti di quant' acqua necessita il legno: una infedele notificazione può sottoporre la nave a de' danni inevitabili. Anche in questa parte un buon governo deve invigilare onde in simili luoghi esista un numero proporzionato di piloti, con patenti e con cauzione, e de' battelli ben costruiti e sempre pronti ad accorrere, qualunque sia il tempo all' arrivo de' bastimenti.

Se i bastimenti non hanno facile entrata ne'porti, o in tempo di notte i capitani non li conoscono bene, allora bisogna ancorarsi alla rada. Dicesi *baja o rada* più comunemente quello spazio di mare ch'è a qualche distanza dalla costa, e che trovasi al coverto di alcuni venti, ed ove si può ancorare, perchè vi è un buon fondo netto e sgombro di scogli. I grandi bastimenti per lo più si ancorano nella rada, e specialmente quando non ritrovano ne' porti sufficiente profondità. In conseguenza di tutto ciò quegli stessi riguardi che si hanno pe'porti, aver si debbono per le rade, affinchè delle stesse si faccia buono e libero uso. In effetti esse non sono che degli spazi di mare fuori del porto, e che anche s'intromettono nella terra, ed ove i vascelli possono ancorarsi, allestirsi, provvedersi di ciò che bisogna, prendere i carichi, e quando poi i venti spirano favorevoli mettersi alla vela. È sempre cosa ottima che un porto abbia una rada per ivi ricevere i vascelli che giungono.

Avvertasi che vi sono due specie di rade: le così dette *chiuse* o *serrate* le quali sono al coperto da tutti i venti, che spirano dal mare: e le *aperte* che sono in una larga costa e garentite solamente dai venti che soffiano dalla terra.

Come poc'anzi si è avvertito devesi avere per le coste marittime la stessa diligenza che si ha

pe' porti. Una piccola offesa alle altrui coste può essere causa di una guerra. I disordini sulle coste meritano tutta l'attenzione del governo, poichè un' insulto, un' abuso può produrre delle violazioni pregiudizievoli ai dritti politici degl' imperi. Tale verità risulta da molti esempi sì degli antichi che de' moderni tempi. Ne rapporterò uno per essere breve su di ciò.

Si trovava ancorato a *Chigues-Montes* un bastimento di bandiera algerina: il popolo per una rissa volle attaccarlo. Per buona sorte era senza armi e furono scagliate delle pietre, dalle quali furono feriti due barbareschi. L' assemblea nazionale, istrutta del delitto commesso sulle coste del mediterraneo soggette al suo dominio, prese dell' energiche misure per punire gli autori, fautori e complici di tali colpe: colpe contrarie al dritto delle genti ed alla fede de' trattati. La riparazione dovuta alla Reggenza di Algieri fu accelerata.

Ad oggetto di far rispettare i regolamenti ed impedire e reprimere qualunque violazione i Governi previdenti autorizzano i Comandanti di terra e di mare ad impiegare sollecitamente la forza armata per arrestare qualunque eccesso. I delinquenti poi sono mandati ai Tribunali competenti per essere giudicati e puniti a norma delle leggi. In conseguenza di tutto ciò veruna nave che rattrovasi alla rada o sulla costa non può essere

offesa nè privata di ciò che le appartiene: può essere visitata dalle persone a ciò destinate ed a seconda de' regolamenti marittimi.

Da altra banda ogni nave forestiera o nazionale, che vuole ancorarsi, o passare presso le coste, deve lasciare esposta la bandiera della sua nazione affinchè sia riconosciuta. È un costume giusto ed antico che niuno possa introdursi nell' altrui paese se prima non si faccia riconoscere, sottoponendosi ad alcune pratiche e prescrizioni. Le rade e le coste suppliscono in certo modo i porti e per quelle debbonsi avere gli stessi riguardi che si hanno per questi.

Capo Quinto

DELLA BANDIERA.

La bandiera, che necessariamente deve essere infissa sulle navi (qualunque sia la di costoro specie) serve ad indicare la nazione, cui la nave appartiene. Dalla stessa si rileva se il legno sia da traffico o da guerra e si ha conoscenza della qualità della persona, che lo comanda.

Ad oggetto di evitare inganni, che si potessero mettere in campo in tempo di guerra, generalmente si è stabilito, che un capitano non potesse fare uso di altra bandiera, che di quella per la quale è stato autorizzato in forza di *lettere patenti* debitamente spedite. Con tal mezzo si è protetto in caso di sinistri, e precisamente in tempo di guerra. Per ottenere il privilegio della suddetta bandiera è prescritto quasi da per tutto, che due terzi dell' equipaggio debbano essere naturali della nazione che rilascia le patenti, e che si debbano scrupolosamente adempiere le prescrizioni contenute ne' rispettivi regolamenti di marina. L' uso della bandiera è antichissimo: se ne fa menzione nella storia de' popoli i più remoti.

Delle bandiere si fa uso anche pe' segni marinareschi e per la prossima partenza di una nave.

Un uso molto imponente della bandiera è quello di rendersi il saluto incontrandosi le navi di guerra. L' è questo oggi piuttosto un riguardo, un saluto di convenzione, che ha acquistato forza di legge dalla lunga consuetudine.

È pur troppo nota la strana pretesa di Giovanni (detto *Senza-terra*) re d' Inghilterra. Questi nell' anno 1200 ordinò, che si fussero trattati come nemici tutti coloro, che incontrando le reali sue navi, avessero tralasciato di rendere il saluto. Varie sono le interpetrazioni di quest' ordine, cioè se s'intendesse parlare delle navi Inglesi soltanto, o di tutte le altre nazioni, che avessero navigato ne' mari britannici, su' quali egli credeva di avere un' assoluto impero.

Sembra che benanche Filippo Secondo di Spagna nel 1565 avesse attaccato tanta importanza a questo saluto. Nel trattato del 1645 i re di Svezia e della Danimarca si occuparono dello stesso. I Cavalieri della religione di Malta fecero tanto conto di questo cerimoniale, che lo stabilirono come un precetto di jus marittimo nelle solenni loro ordinanze.

Da ciò risulta che per legge di uguaglianza (la quale deve esistere fra le nazioni ne' loro dritti) avviene che trovandosi delle navi in alto mare, quella di minor grado deve la prima rendere il saluto a quella di maggior grado e più forte, e

se trovansi più navi di guerra da ambo le parti il saluto si rende secondo il grado de' rispettivi comandati.

Gli ordinari saluti che fanno i legni da guerra alle piazze, porti o forti consistono nello sparare il cannone senza palla, tirando un determinato numero di colpi.

Il favore e la protezione, che giustamente si attribuiscono alle bandiere, sono così estesi, ed il loro rispetto è sì sacro per le nazioni, che sembra, atteso le grandi contese, essere il punto il più interessante del dritto pubblico marittimo. Questa teoria è stata oggetto di lunghe dispute e contestazioni fra i pubblicisti e fra i governi. In tanta fluttuanza di opinioni è uopo devenire ad un' apposito ragionamento, classificando e distinguendo le idee di neutralità e controbando da guerra e risolvendo le seguenti quistioni.

La bandiera copre o pur nò il carico? Per meglio esprimersi: La bandiera neutra copre la mercanzia nemica? I legni da guerra delle potenze belligeranti possono impedire ai bastimenti delle nazioni neutrali il libero traffico delle mercanzie appartenenti agli abitanti de' paesi nemici? In altri termini: È sufficiente che la mercanzia de' paesi nemici sia su' di un bastimento neutrale per essere rispettata dalla nazione guerreggiante? La forza della neutralità è bastevole a neutralizzare la mercanzia coperta dalla bandiera?

§ I.

Neutralità.

Intendesi per neutralità la esatta continuazione di quiete di uno Stato per se stesso, ed una perfetta imparzialità verso gli altri Stati, che fossero fra loro in guerra. Dicesi quindi neutra quella nazione, che per nulla immischiandosi negli affari di guerra, conserva nelle sue azioni principii imparziali, e professa per tutte le potenze belligeranti gli stessi riguardi. Le pure affezioni, la omogeneità de' principii, i legami i più intimi, i propri voti, che dalle inclinazioni o dagl' interessi possono destarsi a favore di uno più che di un' altro, per nulla debbono prevalere. Avviene da ciò che la neutralità la più rigida non vieta di continuarsi nel primiero commercio colle potenze belligeranti. Sebbene con una di esse si avesse un commercio più vicino ed esteso: sebbene si ponesse più fiducia in una anzichè in un' altra nazione, pure le suddette relazioni debbono mantenersi intatte, quante volte però non tendono a fortificare quella nazione, che più interessa, ed a fornirla di mezzi propri e diretti da nuocere il nemico.

Lunghe ed ostinate sono state le dispute degli scrittori del dritto pubblico marittimo rispetto al

commercio dei neutri. Sarebbe molto esteso ed inutile il far rilevare la divergenza delle loro opinioni. È sufficiente reassumere le massime ricevute dalle migliori scuole, che possono dirsi essere divenute assiomi in materia di dritto pubblico-marittimo. Esse sono.

1.° I neutri possono proseguire il loro commercio con ambo i guerreggianti liberamente e per terra e per mare, e le nazioni che si trovano nello stato ostile non debbono lagnarsene.

2.° Siffatta libertà è refrenabile soltanto quando dai neutri si trasportassero armi di qualunque natura. Queste aumenterebbero le forze nemiche, ed un tal traffico sarebbe compreso sotto il nome di *contrabbando da guerra*, lo che all' altro avversario produce nocumento e quindi dispiacere.

3.° È vietata la libertà del commercio de' neutri colle città, fortezze, armate di terra e trincerate, quando però sono bloccate e messe nella infelice posizione di arrendersi per fame. Per altro il blocco deve essere annunziato.

Esposti brevemente i principii generali del commercio de' neutri stabiliti dagli scrittori i più sensati, si progredisca nel ragionamento.

Per rimanere nello stato di neutralità non vi è bisogno di trattato con i governi belligeranti. Una nazione, che realmente non favorisce più una par-

te che un' altra ; che non s' inserisce nella guerra, nè vi presta mano forte, è veramente neutrale, quantunque non l' avesse formalmente dichiarato. Del rimanente molti governi in simili casi lo hanno manifestato con pubblici editti o dichiarazioni.

I Gran Duchi di Toscana della casa Medici praticavano, allo scoppiare di una guerra, di convocare i consoli delle nazioni contendenti, i quali erano muniti delle facoltà de' rispettivi governi, e convenire su' i patti co' quali si volevano neutrali i porti della Toscana.

Succeduto alla casa Medici Francesco di Lorena fu ritenuto lo stesso metodo, e di fatti nella prima guerra, che scoppiò nel 1739 egli pubblicò il manifesto nel mese di Decembre. Nel 1757 però, epoca nella quale ascese sul trono imperiale, non riunì i consoli, ma di proprio moto pubblicò nel 15 Febbrajo dello stesso anno un manifesto di neutralità.

Il gran Duca Pietro Leopoldo, cui stavano a cuore il commercio ed i vantaggi de' Toscani, nella guerra, che accadde, pubblicò un manifesto, col quale vietò ai medesimi di prendervi parte sia con mezzi diretti ed immediati, sia sotto qualunque altro modo, prescrivendo che i porti rimanessero verso i belligeranti nello stato in cui erano prima della guerra. Siccome per lo innanzi Livorno vendeva e provvedeva armi, navi, uomini, ed ogni

altro genere detto *contrabbando di guerra*, così dichiarò di seguitarsi lo stesso commercio, vietando semplicemente di trasportarli, rimettendosi pel di più ai precedenti regolamenti.

Su le stesse basi furono emanati i manifesti di neutralità dai governi Veneti, Napoletani e Romani.

Le potenze belligeranti, col non rispettare le bandiere neutre, oltre di non adempiere i doveri imposti dal dritto delle genti, pregiudicano direttamente i propri interessi. Esse impegnate nella guerra, il commercio esterno soffre certamente una diminuzione: i cittadini non sono così imprudenti d'avventurare parte della loro fortuna: le assicurazioni divengono di un prezzo eccessivo. In conseguenza delle suddette osservazioni egli è evidente che i neutri sono quelli, che sotto la garentia della loro bandiera possono esercitare un commercio utile a loro stessi ed alle nazioni guerreggianti. Ma come potrebbe ciò avvenire, se contro ogni aspettazione prevalesse il sordido ed ingiusto principio, che la bandiera de' neutri non copra le mercanzie? Il violare i riguardi dovuti ad una bandiera neutrale è l'atto il più ingiusto che far si possa: è un' atto disumano il più indegno di un governo qualunque, giacchè si opprimono quelli che non pensano di offendere.

Nè si creda che questa violazione de' dritti so-

ciali possa ripararsi col rilascio del bastimento catturato dopo il giudizio sulla validità o invalidità della preda. Chi indennizzerà il cittadino e lo stato neutro del danno cagionato dalla cattura dei suoi legni, dalla interruzione del commercio, dalla sospenzione della navigazione? La industria rimane vilipesa e scoraggiata, e le proprie navi e fortune sono trasportate in estraneo punto sotto la figura di reo per ivi sostenere un lungo e dispendioso giudizio. Oltre a ciò l'esempio dell'altrui sventura diffonde una generale diffidenza negli altri Stati; mentre offendendosi la libertà del commercio si aumenta sempre più il prezzo delle assicurazioni. In conseguenza quando costa che il carico non lede i dritti delle nazioni in guerra, non deve essere turbato il legno coperto dalla bandiera neutra. Lungi la idea che la guerra sia una pirateria organizzata per ispogliare a man franca egualmente i nemici che i neutri e gli alleati. Tutte le leggi di eterna giustizia vietano altamente di estendere i mali della guerra al di là di coloro che ne sono gli autori, o la favoriscono. Le prede sono un giusto castigo solamente per coloro che offendono i principii di neutralità: le pene debbono infliggersi ai soli colpevoli.

Verun popolo, per quanto sia forte ed indipendente può monomettersi dal dritto di natura e dal far ciò che universalmente è giusto. Un tal

dritto universale è appunto lo spirito creatore del Codice delle genti. La morale è la legge delle nazioni, e loro addita ciò che debbono fare o non fare rispetto alle altre. Ogni trasgressione della stessa è un'atto ingiusto che si commette in danno del suo simile. La potenza più o meno grande di una nazione non toglie la idea dell' ingiustizia all'atto immorale. Tutti i popoli devono essere giusti, qualunque sia la forma del loro governo. Da quanto si è esposto risulta che la bandiera neutra copre anche le mercanzie appartenenti ai nemici, eccetto gli articoli di contrabbando, de' quali in appresso si terrà discorso.

Pria di dar termine al presente capitolo si esporranno alcuni trattati di diverse nazioni , che fan parte del dritto pubblico marittimo , i quali tutti con atti diplomatici resi pubblici , han convenuto che la bandiera de' neutri copra le mercanzie.

È uopo però premettere alcune interessanti osservazioni.

Se ne' tempi presenti è prevaluto un principio contrario , deve convenirsi che sia stato l' effetto dell' abuso , della forza e della sottigliezza fiscale : in somma deve riguardarsi come un' atto arbitrario ed in aperta contraddizione al dritto delle genti. Simili arbitri debbono essere totalmente abbattuti nello stato attuale di civilizzazione.

Gli Europei sono, e sono stati ambiziosi di essere riconosciuti per i popoli i più colti del mondo in tutti gli atti che interessano l' uman genere; però hanno la mortificazione di osservare che in materia di dritto marittimo sieno meglio obbedite le leggi della natura, dell' umanità e del dritto delle genti da quelle nazioni, che essi chiamano barbare. I Musulmani, i Turchi e le repubbliche barbaresche con più buona fede e migliore giustizia adempivano le leggi marittime, quantunque molti di esse meritavano il nome di pirati; poicchè mettevano a ferro ed a fuoco i bastimenti delle altre nazioni e ne incatenavano gli equipaggi; ma per altro non li molestavano quando erano coverti da bandiera amica o neutra. Sono rigidi osservatori di tale principio, per cui è indubitato che la bandiera copra il carico.

Da quanto finora si è esposto non deve conchiudersi che sia rimasto abrogato il primitivo dritto delle genti che concede alle potenze belligeranti la facoltà di visitare i bastimenti, che navigano con bandiera neutra. Ciò è pur troppo necessario per verificare, se il bastimento sia effettivamente quello che si annuncia, e se nel carico vi sia qualche cosa contraria agli usi che sono in osservanza fra tutte le nazioni. Per lo più i governi, ad evitare gli abusi, che possono aver

luogo nell' esercizio del dritto di visita, e le vessazioni che spessissimo si commettono, hanno fatto scortare i legni di commercio dai propri bastimenti da guerra. Ciò ha dato origine a nuove contestazioni; cioè se senza la scorta delle navi da guerra possano sottrarsi i legni di commercio dalla visita de' bastimenti da guerra delle nazioni belligeranti, e se malgrado la scorta de'bastimenti da guerra de' belligeri abbiano il dritto di assicurarsi da essi stessi della natura de' carichi de' legni di commercio.

È principio di ragion pubblica che un governo non può rendersi garante delle operazioni de' suoi amministrati. Facilmente questi per procurarsi un vile guadagno si determinano ad esercitare un commercio illecito: dall' altra banda i belligeranti non possono prestare piena fiducia ai certificati ed alle fatture che si portano colle mercanzie, poichè l' esperienza in molti rincontri ha dimostrato che non vi sia cosa cotanto facile quanto quella di procurarsi falsi certificati. Spesso le potenze neutre hanno praticate simili frodi. In conseguenza di tutto ciò egli è permesso ai bastimenti da guerra belligeranti di visitare solamente quei di commercio.

Però veruna Potenza marittima indipendente dell' Europa ha mai accordato o riconosciuto il

diritto di far visitare le navi di commercio scortate da quelle da guerra. È evidente che tollerandolo, o permettendolo si degraderebbe la propria bandiera e si rinuncierebbe ad una parte essenziale de' propri dritti. Sarebbe lo stesso che dubitare de' propri uffiziali, i quali si permettessero delle frodi a discapito della esatta neutralità. Quindi è uopo convenire che quando i legni di commercio di nazione neutra sono scortati da quelli da guerra della propria nazione, non debbano essere visitati da quei de' belligeri. L' arrogarsi un simile dritto com' è avvenuto nelle ultime guerre, è stato un' abusare della forza. Questa non costituisce diritto. Nel tratto successivo, quando si parlerà di ciò che avvenne nel 1793 ed anni consecutivi, si vedrà come l' Inghilterra abbia voluto arrogarsi un tal dritto e le contese per tale oggetto suscitate.

Disbrigatoci delle suddette riflessioni, eccoci alla esposizione de' trattati, che hanno riconosciuto il dritto della bandiera de' neutri.

§ 2.°

Trattati di neutralità armata e storia degli stessi.

Il sultano Achmet Primo, quantunque governasse una nazione ch' era rimasta estranea ai pro-

gressi delle scienze, (ma che rispettava i principii del dritto naturale) pure nel 1604 stabilì con la Francia un trattato pieno di umanità e saggezza. Nello stesso si dice « Vogliamo e comandiamo » che le mercanzie che sono caricate a nolo sui » legni francesi ed appartenenti ai nemici della » *Porta* , non possano essere prese a qualunque » de' nostri nemici esse appartengano.

La Francia stipulò una simile convenzione per quattro anni con le Provincie de' paesi bassi col trattato di commercio del 18 aprile 1646. Questo fu confermato e derogato nelle varie trattative avvenute ne' seguenti anni. Finalmente nel trattato di Utrecht del dì 11 aprile 1713 fu confirmata per venticinque anni fra le due nazioni la libertà della bandiera neutra in tempo di guerra, e precisamente fu riconosciuta coll' articolo diecessettesimo, ove è detto « Sarà libero e franco tutto quello » che sarà ritrovato nelle navi delle due nazioni, » salvo però le mercanzie di *contrabbando.*

Egualmente la repubblica delle Provincie unite col trattato marittimo conchiuso con Filippo IV.° di Spagna il 17 dicembre 1650 stabilì con l'articolo quattordicesimo « Sarà libero e franco tutto » quello che si ritrova ne' legni appartenenti agli » abitanti della repubblica, ancorchè carichi di » oggetti, o parte del carico appartenesse ai ne- » mici di S. M. Cattolica, salvo però il *contrab-* » *bando* di guerra. »

La Gran Brettagna riconobbe il principio della libertà della bandiera de' neutri co' suoi trattati del 1642 e 1654 con il Portogallo. Cromwel la sottoscrisse nel trattato del 1655 con la Francia. Questa libertà fu di nuovo proclamata nel trattato di commercio fra questa nazione e la Gran Brettagna nel 24 febbrajo 1677: fu sanzionata nel trattato di commercio del 23 maggio 1667 con la Spagna ed in quello del 18 luglio 1670: ed anche una tale libertà fu stabilita e riconosciuta con le Provincie unite ne' trattati del 21 luglio 1667 e 1 dicembre 1674.

Quindi per virtù di tutti gli enunciati trattati è stabilito rigorosamente il principio che la mercanzia de' nemici ne' legni neutri è sacra, ed in conseguenza che la bandiera neutra copra le mercanzie. E per effetto del suddetto principio risulta altra conseguenza, cioè, che le mercanzie de' neutri ritrovate ne' legni nemici divengono di giusta preda.

Questi principii però sono in opposizione alle teoriche stabilite dal consolato di mare. Lo stesso stabilisce le massime che la bandiera non copra la mercanzia nemica, o per meglio dire non la neutralizza, e che la mercanzia neutra caricata sui legni nemici sia libera, quantunque il bastimento, sul quale fusse caricata, divenisse di buona preda.

È d'avvertirsi che il Consolato di mare non è un codice marittimo, ma una raccolta compilata da un particolare, del quale s' ignora il nome. Egli si propose di riunire gli statuti che avevano avuto forza di legge nel Mediterraneo nel decimo secolo; e come che in tale raccolta si contengano molti articoli saggissimi, precisamente per lo stato nel quale allora trovavasi il commercio, così fu adottato in molti paesi e riguardato come legge. Le seguenti disposizioni tratte dal capitolo 23 divennero famose, e sono da ricordarsi.

1.° Se un legno, che si cattura, si ritrova di appartenere ad una nazione amica, ma il carico è de' nemici, in tal caso il legno armato può forzare il mercantile a trasportare il carico in un luogo di sicurezza, colla condizione di pagarsi al capitano del legno mercantile il nolo e le spese tutte che gli sarebbero state dovute, se avesse portate le mercanzie alla loro destinazione.

2.° Se il capitano del legno catturato si rifiuta o non vuole sottomettersi ad essere condotto dal legno armato nel luogo di sicurezza, in tal caso si ha dritto di colare a fondo il bastimento mercantile, salvandone l' equipaggio.

3.° Se il bastimento catturato appartenga al nemico ed il carico ad una nazione amica, in tal caso si cercheranno de'mezzi da devenire ad accomodo con il catturante, o diversamente i proprietari

delle mercanzie avranno il dritto di portare la nave nel luogo donde è uscita , e pagare la spesa come se la nave fusse giunta nella piazza per la quale era stata noleggiata.

Queste disposizioni in quei tempi facilmente potevano adempirsi , quantunque andavano incontro a molti inconvenienti. Il commercio di allora differiva moltissimo da quello di oggi giorno. Ciò che ora chiamasi *Commessione* , in quei tempi non era conosciuto. Oggi la *Commessione* assorbisce una gran parte del commercio. Allora ordinariamente il proprietario medesimo viaggiava con la sua mercanzia andando da porto in porto per cercare un mercato il più conveniente per vendere a maggior prezzo ; in conseguenza egli era molto facile il decidere ne' casi particolari se il carico appartenesse ai nemici o agli amici. Oggi però la faccenda è affatto diversa : le mercanzie non sono più spedite alla ventura , ma ordinariamente esse sono raccomandate o mandate in commessione con anticiparsi parte del prezzo delle stesse ; quindi è difficile pronunciare sulla loro pertinenza. Oggi è impossibile il seguire i principii stabiliti dal consolato di mare senza ledere gl' interessi dei neutri.

Nello stato attuale del commercio e della civilizzazione non possono essere più accolti i principii del Consolato di mare, i quali stabiliscono che

le mercanzie neutre caricate dai nemici sieno libere, e che la bandiera non neutralizza la mercanzia nemica, dapoichè gl' interessi de' neutri sono sempre offesi. Invece dee sempre prevalere il principio che la bandiera copra la mercanzia, principio riconosciuto co' trattati di quasi tutte le nazioni, come sopra si è esposto.

Luigi XIV fu quello che per orgoglio non volle seguire un tal principio. Il medesimo poggiato sulla forza della sua marina ascendente a cento vascelli di linea ed a settecento legni minori con 100·000 marinai, si credè essere divenuto il padrone assoluto del mare. Questo monarca in dispregio di tutti i trattati pubblicò la ordinanza del 1681; ove all' articolo settimo è detto « Tutte le » navi, che si troveranno cariche di effetti ap- » partenenti ai nostri nemici, e le mercanzie dei » nostri sudditi e degli alleati che si troveranno » ne' legni de' nostri nemici, saranno di buona » preda » In altri termini. La bandiera neutra non copre la mercanzia, nel mentre che la bandiera nemica rende anche nemica la mercanzia de' neutri.

Il Governo francese non si arrestò a ciò soltanto. Nella guerra della successione stabilì un'altra stravagantissima massima.

Ammise che la pertinenza della mercanzia non derivasse più dal proprietario della stessa, ma dal suolo, dall' industria del paese, dal quale era

prodotta ; in modo tale che la mercanzia nel momento che apparteneva ad un' individuo di nazione amica, diveniva giusta preda perchè era produzione di un paese nemico. Sovente avvenne di predarsi legni neutri dal perchè avevano caricati in paesi nemici mercanzie che erano di proprietà di negozianti degli stessi paesi neutri.

A tali eccessi finalmente fu posto un'argine dalla Gran Brettagna. Nel dì 11 aprile 1713 fu firmato con la Francia il trattato di Utrecht riguardante il commercio e la navigazione. Collo stesso fu stabilito di essere conceduto a tutti i sudditi della Regina della Gran Brettagna ed a quelli di S. M. Cristianissima di navigare in piena libertà e sicurezza senza alcuna distinzione relativamente ai proprietari delle mercanzie, delle quali fussero carichi i legni, ancorchè le stesse appartenessero ai nemici delle suddette due nazioni. Di essere egualmente permesso di navigare in qualunque luogo, porto o stazione appartenenti ai nemici delle due nazioni, o di una di esse, e ciò senza veruna opposizione o impedimento : esercitarsi il traffico indistintamente tanto da un luogo neutro ad uno ostile, quanto da un luogo nemico ad un' altro nemico, sia che fussero sotto la giurisdizione di uno stesso governo, sia che fussero sotto la giurisdizione di diversi governi. Che a norma de' principii additati, si dovesse riguar-

dare come libero tuttociò che si ritrovasse sulle navi appartenenti ai sudditi delle due nazioni, quantunque l' intero carico appartenesse ai nemici dell' una o dell' altra nazione. Soffrivano però eccezione le sole mercanzie di contrabbando. Fu benanche convenuto di estendersi la suddetta libertà alle persone che fussero imbarcate su' legni liberi, di maniera che sebbene fussero nemici delle due parti, o di una di esse, pure non erano tolti dalla nave libera. Ciò però aveva pieno vigore quante volte le persone non fussero militari addetti al servigio dell' inimico, nel qual caso erano arrestati come prigionieri di guerra.

Nello stesso giorno fu firmato un' egual trattato di commercio e navigazione tra la Francia e le Provincie unite. Coll' articolo 17 furono convenuti gli stessi principii del trattato di Utrecht circa la libertà di navigazione e traffico.

Stabilite queste regole generali, che sono analoghe al dritto di natura, è facile ad evitare qualunque incoerenza servendosi de' neutri, i quali non sono soggetti a verun litigio, giustificazione o reclami, i quali sono sempre di ostacolo al commercio.

Ciò non ostante la Francia, che suo malgrado aveva adottati tali principii col trattato di Utrecht, nel prosieguo credè degradata la sua dignità e non volle più seguirli.

D' altra banda l' Inghilterra , che dopo il suddetto trattato incominciò a divenire la dominatrice de' mari , egualmente opinò non essere del suo interesse lo spingere oltre i principii del libero commercio , e non solamente in appresso non contrattò con altra nazione su queste basi ; ma s' impegnò a tutta possa a far riguardare gli anzidetti principii come non analoghi al dritto comune , ed il trattato di Utrecht come una eccezione alla regola. Restrinse il suo obbligo ad adempiere il trattato colle sole nazioni , colle quali era stato stipulato , e per il tempo convenuto. Fu eccettuato il solo Portogallo , dapoichè non era stato mai in guerra coll' Inghilterra , ed il trattato del 1634 non avea mai cessato di essere in pieno vigore.

La Francia nel conchiudere nel 1716 il trattato di commercio con le città Anseatiche, coll'articolo 22 stabilì , che dopo l' elasso di tre anni dovesse seguirsi un principio opposto alle convenzioni di Utrecht , cioè che le mercanzie de' nemici del Re ritrovate nei legni delle città Anseatiche dovessero essere confiscate.

Ne' sessantasei anni che decorsero dopo il trattato di Utrecht alla dichiarazione della così detta *Neutralità-Armata* , non si ritrova che un solo esempio della riconoscenza del principio della libertà del commercio de' neutri. La Francia lo ri-

conobbe nel 21 dicembre 1739 nel trattato stabilito colle Provincie Unite. Per altro questo fu una continuazione del trattato di Utrecht, che già era spirato. Una tale continuazione o rinnovazione ebbe termine nel 1764 e non ebbe più vita. Anzi vi sono esempi opposti, i quali pienamente convincono che il governo della Francia nutriva principii contrari alla libertà del commercio. Di fatti la dichiarazione pubblicata da Luigi XV.° nel 21 ottobre 1744 stabilisce che sieno di buona preda non solamente le mercanzie nemiche ritrovate a bordo de' legni neutri, ma generalmente tutti i prodotti del suolo e dell' industria de' nemici: appena furono eccettuati quelli ritrovati su i bastimenti Olandesi e Danesi. Questa eccezione ebbe luogo per effetto delle convenzioni avvenute coll' Olanda e del trattato conchiuso nel 23 agosto 1742 in Copenaghen.

Egli è rimarchevole che Luigi XVI.° nella sua dichiarazione del 26 luglio 1778 sebbene non avesse proclamato il principio che la bandiera copra la mercanzia, pure non istabilì un principio opposto, come aveva fatto il suo predecessore nel 1744.

Nel 1779 in un trattato di commercio conchiuso nella città di Amburgo col Ducato della Bassa-Sassonia nell' articolo 15.° è convenuto, che le mercanzie di contrabbando, come gli effetti,

derrate ed ogni altra cosa appartenenti ai nemici del Re e ritrovati su' bastimenti del Ducato, fussero confiscati. È dunque evidente che sino al 1779 la legislazione della Francia non riconobbe il principio della libertà del commercio, quantunque lo avesse ammesso nel trattato di Utrecht ed in altri particolari trattati stabiliti con altre nazioni come sopra si è esposto.

Non fu che nel 1780 che la Francia rinvenne dai suoi erronei principii, chiamando in piena osservanza quei stabiliti nella convenzione di Utrecht: ed in effetti il suo linguaggio ne fu analogo. L'articolo secondo del trattato di amicizia e di commercio conchiuso nel 6 febbrajo 1778 in Parigi fra il Re di Francia e la Repubblica degli Stati-Uniti d'America, stabilisce « Il Re di Francia e » gli Stati-Uniti di America si obbligano scam» bievolmente, di non accordare alcun favore par» ticolare ad altra nazione in materia di commer» cio e di navigazione senza che divenga sul mo» mento comune all'altro contraente: questo go» drà del favore gratuitamente se la concessione è » gratuita, soddisferà il compenso se la concessio» ne è onerosa.

L'articolo 23.° dello stesso trattato riconosce fra le due nazioni contraenti il dritto della bandiera neutra in tempo di guerra, e la libertà di commercio con l'inimico, eccettuandosi solamente le mercanzie di cotrabbando di guerra.

Fin dal 1797 erano nate delle contese fra il direttorio esecutivo della Repubblica Francese e gli Stati-Uniti di America. Queste furono prodotte dalla gelosia del direttorio per la buona intelligenza, che regnava fra l'Inghilterra ed i suddetti Stati, dal trattato del 1795 conchiuso fra queste due nazioni. Cessarono nel 1800, epoca nella quale fu rinnovato quanto erasi convenuto nel trattato del 1778 circa la libertà del commercio e navigazione de' neutri, eccettuandosi solamente le mercanzie di contrabbando ed i porti o piazze effettivamente bloccati o assediati.

Il monitore del 16 marzo 1812 pubblicò il rapporto fatto dal ministro degli affari interni a Bonaparte. Nello stesso si dichiarò che il dritto pubblico marittimo della Francia sul commercio de' neutri, sia quello contenuto nel trattato di Utrecht, trattato divenuto di norma comune alle nazioni.

A meglio comprendere la materia di che si tratta è uopo rapportare un' antica quistione.

Essa segna l' epoca del 1756.

È a tutti noto che prima le Potenze, che avevano delle colonie, escludevano dal commercio delle stesse le altre nazioni. Oggi qualcheduna segue lo stesso principio: altre con trattati espressi ne hanno permesso il commercio. La quistione sorta in campo fu: Se una Potenza belligerante po-

tesse in tempo di guerra autorizzare le nazioni neutre ad esercitare colle colonie un commercio, che in tempo di pace era proibito? La nazione inglese, la di cui marina nella guerra del 1756 aveva preso un grande ascendente, si oppose alla permissione data dalla Francia alle nazioni di commerciare colle sue colonie. Dedusse che non era permesso di farsi in tempo di guerra un commercio, che non si esercitava in tempo di pace: ciò era lo stesso, che proteggersi dai neutri una potenza belligerante contro gli attacchi dell' altra. In fatti le Corti dell' ammiragliato della Gran-Brettagna su di queste basi decisero essere di buona preda i bastimenti carichi di generi prodotti dalle colonie francesi, e ciò eseguivasi anche quando i neutri avessero provato regolarmente ch'essi erano divenuti veri possessori dei generi dei quali erano cariche le loro navi. Fu la sola forza che sottomise i neutri a questo principio vandalico.

Nella guerra del 1763 una tal quistione non fu agitata, poichè la Francia durante la pace lasciò libero il commercio delle colonie; ma nel 1783 si riprodusse per essersi dalla Francia chiuso il commercio delle sue colonie.

Lo spirito del secolo s' impadronì di una tal quistione di dritto pubblico marittimo e si destò l' attenzione de' filosofi pubblicisti. Tutti convennero che la libertà del commercio era basata sul

dritto di natura, ma che alcuno non debba occuparsi di trasportare viveri e munizioni all'inimico bloccato in piazze o in porti assediato. Convennero egualmente tutti che gli ostacoli messi al commercio de' neutri ne' tempi di mezzo erano effetti dell' ignoranza, dell' abuso e della forza, per cui dovevano riguardarsi come illegali e nulli.

Intanto l' Inghilterra, prevalendosi della sua superiorità di forze sul mare, non solo non convenne in sì saggi principii, ma volle sostenere benanche di avere un dritto positivo alla visita dei convogli, quantunque scortati da navi da guerra di nazioni neutre. La Francia e la Spagna prive di materiali per la costruzione ed armamenti della loro marina traevano il bisognevole dalle potenze del Nord, che ne abbondavano. Gl'Inglesi turbarono puranche questo lucroso commercio. Caterina Seconda si dichiarò la protettrice di tal commercio e consolidò col fatto i principii sparsi dai pubblicisti. Da ciò ebbe origine la celeberrima dichiarazione delle Russie del dì 28 febbrajo 1780; alla quale si uniformarono molte nazioni dell' Europa. Essa è così conceputa.

Proclamazione.

» L' Imperatrice delle Russie ha chiaramente ma-
» nifestati i sentimenti di giustizia, di equità e

» di moderazione che l' animano. Ella ne ha date
» dell' evidenti pruove durante il corso dell' ulti-
» ma guerra che ha dovuta sostenere contro la
» Porta-Ottomana a causa de' riguardi da lei a-
» vuti pe' neutri e per la libertà del commercio in
» generale, tanto che con franchezza si rapporta
» alla testimonianza di tutta Europa. Questa con-
» dotta ed i principii d' imparzialità ch' ella ha
» mantenuti nell' attuale guerra, le ispirano con-
» fidenza che i suoi sudditi godranno tranquilla-
» mente de' frutti della loro industria e de' van-
» taggi appartenenti a tutte le nazioni neutre. L'e-
» sperienza intanto prova il contrario. Nè le sud-
» dette considerazioni, nè gli obblighi prescritti
» universalmente dal dritto delle genti hanno im-
» pedito che qualche volta i sudditi di S. M. Im-
» periale fussero stati molestati nella loro naviga-
» zione ed arrestati nelle loro operazioni per parte
» delle nazioni belligeranti. Questi ostacoli frappo-
» sti alla libertà del commercio in generale, ed in
» particolare a quello delle Russie, sono di tal
» natura da eccitare l' attenzione de' governi delle
» nazioni neutre. L' Imperadrice quindi si vede
» obbligata di fare uso di tutti i mezzi compa-
» tibili colla sua dignità, per lo bene de' suoi
» sudditi. Pria però di devenire ad ulteriori riso-
» luzioni e nella sincera sua intenzione di preve-
» nire nuovi attentati, ha creduto di essere della

» sua giustizia di esporre agli occhi dell' Europa
» i principii , ch' Ella seguirà e che sono propri
» a togliere le cattive interpetrazioni che potreb-
» bero aver luogo. Ella esegue ciò con piena fi-
» ducia , poichè ritrova che i suddetti principii
» sono stati consagrati nel dritto primitivo de' po-
» poli. Ogni nazione ha dritto a reclamare che
» non sieno infranti dalle Potenze belligeranti, al-
» trimenti le leggi della neutralità sono violate e
» sono abbandonate le massime professate in vari
» trattati ed impegni pubblici.

« 1.° Che i legni neutri possono navigare libe-
» ramente di porto in porto e su le coste delle
» nazioni in guerra.

« 2.° Che gli effetti appartenenti ai sudditi del-
» le Potenze in guerra sieno liberi sopra i legni
» neutri , ad eccezione delle mercanzie di contrab-
» bando.

« 3.° Che la Imperadrice è ferma in queste de-
» terminazioni ed in ciò che fu stabilito negli ar-
» ticoli 10.° ed 11.° del suo trattato di commer-
» cio con la Gran-Brettagna , essendo questi ob-
» blighi comuni a tutte le Potenze in guerra.

« 4.° Che per determinare ciò che caratterizza
» un porto bloccato , non si accorda cotal deno-
» minazione che a quelli , pe' quali vi è una e-
» spressa disposizione della Potenza che lo attac-
» ca , e vi sieno de' legni da guerra permanenti

» e molto prossimi, e per conseguenza un peri-
» colo imminente all' entrare degli altri legni.

« 5.° Questi principii serviranno di regola nel-
» le procedure e ne' giudizii per la legalità delle
» prede. S. M. Imperiale manifestandoli non trala-
» scia di dichiarare che per mantenerli e ad ogget-
» to di proteggere l' onore della sua bandiera e la
» sicurezza del commercio de' suoi sudditi contro
» chiunque sia, ella farà allestire una parte con-
» siderevole delle sue forze marittime. Questa mi-
» sura non influirà in alcuna maniera su la rigo-
» rosa neutralità, che intende strettamente osser-
» vare, e che manterrà fino a che non sarà pro-
» vocata e forzata ad uscire dai limiti della mo-
» derazione ed imparzialità perfetta. Non avverrà
» che in tali estremi che la sua flotta avrà ordi-
» ne di portarsi ove l' onore, l' interesse ed il bi-
» sogno la richiederanno.

« Dando queste assicurazioni formali con la
» franchezza propria al suo carattere l' Imperadri-
» ce si lusinga che le Potenze belligeranti pene-
» trate dai sentimenti di giustizia e di equità,
» dai quali Ella è animata, contribuiranno al com-
» pimento delle sue vedute salutari, le quali ten-
» dono manifestamente alla utilità di tutte le na-
» zioni ed al vantaggio anche di quelle che sono
» in guerra. In conseguenza esse daranno ai loro
» ammiragli ed uffiziali Comandanti istruzioni con-

» formi ed analoghe ai principii di sopra espres-
» si, che sono per altro quelle scolpite ne' pri-
» mitivi codici della natura e degli antichi popo-
» li, ed adottati spesso nelle recenti conven-
» zioni.

Questa proclamazione esprime chiaramente il principio che le bandiere de' neutri coprano le mercanzie, e che il commercio debba essere libero.

Il manifesto della Russia detto *della neutralità armata* fu un' avvenimento assai piacevole per la Francia e per la Spagna. I gabinetti di queste due nazioni applaudirono i principii stabiliti nella suddetta proclamazione e ne celebrarono la saggezza e la politica. Il Gabinetto di Madrid soggiunse, che se per lo passato si era allontanato dai principii di equità, di giustizia e di moderazione, esso lo aveva fatto perchè la Gran-Brettagna costantemente aveva alterate le regole seguite in riguardo alle potenze neutre. Di più manifestò (come per iscusarsi) che le potenze neutre sovente avevano dato luogo a degl' inconvenienti, pe' quali aveva sofferta la navigazione, poicchè i loro bastimenti si erano provveduti di documenti duplicati e di altri artifizi.

La Danimarca e la Svezia, alle quali Caterina Seconda aveva fatta comunicare la suddetta dichiarazione, non rilevarono che il vantaggio del loro

commercio. Questo aveva sofferto fino a quel tempo per il rigore col quale la Gran-Brettagna aveva esercitato l' antico sistema marittimo. Questi due governi comunicarono due simili proclamazioni alle potenze belligeranti, e conchiusero con la Russia delle convenzioni, che sono conosciute sotto il nome di *Trattati per la neutralità armata*.

Il Re di Danimarca per altro sin dal mese di maggio del 1780 aveva fatto rimettere una sua dichiarazione alle potenze belligeranti, nella quale manifestava che per mantenere libera e tranquilla la comunicazione delle sue provincie, aveva risoluto di dichiarare il *Baltico* un mare chiuso per la sua situazione, non permettendo l' entrata ai bastimenti armati delle potenze belligeranti.

La dichiarazione annunciava egualmente che gli altri due governi del Nord adottavano lo stesso principio.

M. de Vergennes rispose nel 25 maggio che il Re de' Francesi riconosceva il *Baltico* come mare chiuso.

La dichiarazione della Danimarca del dì 8 luglio 1780 piena di zelo ed il preambolo meritano essere qui trascritti come modelli di saggezza. L' autore ne fu l' onorevole Conte de *Bernstorff*.

« Se la neutralità la più esatta e la più perfetta, la navigazione la più regolare ed il ri-
» spetto inviolabile pe' trattati avessero potuto sta-

» bilire la libertà commerciale marittima de' sud-
» diti del Re di Danimarca e di Norvegia, met-
» tendoli al coperto de' malori, che dovrebbero
» essere sconosciuti dalle nazioni, le quali sono
» in pace, libere ed indipendenti, non si sareb-
» be nella necessità di prendere delle nuove mi-
» sure, per assicurar loro questa libertà, alla
» quale si ha un dritto incontrastabile. Il Re di
» Danimarca ha sempre fondato la sua gloria e le
» sue grandezze su la stima e la confidenza dei
» popoli. Egli si è fatta dal principio del suo
» regno la legge di testificare a tutte le nazioni
» amiche i riguardi più analoghi per convincere
» le medesime de' suoi sentimenti pacifici e de'suoi
» sinceri desideri di contribuire al ben' essere ge-
» nerale dell'Europa. Il suo procedere sempre u-
» niforme e scevro di qualunque macchia ne fa
» piena fede.

« Egli si è sino al presente sempre indirizzato
» alle stesse potenze belligeranti per essere risar-
» cito delle sue giuste lagnanze: non ha mancato
» di moderazione nelle sue domande, nè di rico-
» noscenza, allorchè le stesse hanno ottenuto il
» successo che gli competeva. La navigazione pe-
» rò de' neutri è stata sovente molestata ed il com-
» mercio del suo popolo il più innocente troppo
» frequentemente maltrattato. Spinto da tali ra-
» gioni il Re si crede obbligato di prendere,

» nello stato presente delle cose, delle determi-
» nazioni atte ad assicurare ai suoi popoli ed ai
» suoi alleati la sicurezza del commercio e della
» navigazione, ed essere il sostegno de' dritti in-
» separabili dalla libertà e dall' indipendenza. Se
» i doveri de' neutri sono sacri verso i belligeri,
» il dritto delle genti ha benanche i suoi limiti
» riconosciuti da tutte le nazioni imparziali, san-
» zionati dall' uso e basati sulla equità e sulla ra-
» gione. Una nazione indipendente e neutra non
» perde per la guerra degli altri i dritti che ave-
» va prima di essa, giacchè la pace esiste con
» tutti i popoli belligeranti senza riserba e senza
» obbligo di ricevere leggi da alcuno di essi, ed
» in conseguenza è autorizzato a fare in tutti i
» luoghi (eccettuato il contrabbando) il traffico
» che aveva dritto di esercitare se la pace esistes-
» se in tutta l' Europa; ed in effetti esiste per
» essa. Il Re non pretende cosa al di là di ciò
» che la stretta neutralità gli accorda, e questa
» è la regola del suo popolo.

« S. M. non potendo ammettere il principio
» che una nazione belligerante sia in dritto d' in-
» terrompere la libertà di commercio de' suoi sta-
» ti, crede suo dovere e de' suoi popoli fedeli ai
» propri regolamenti ed alle stesse potenze in
» guerra, di far noti gli esposti principii, ch' egli
» ha sempre avuti, che avrà sempre e sosterrà

» permanentemente di concerto con S. M. la Im-
» peradrice delle Russie, nella quale riconosce i
» sentimenti interamente conformi ai propri.

La Svezia e la Danimarca non si limitarono semplicemente alle dichiarazioni. Nel dì 9 luglio 1780 le due nazioni segnarono a *Copenaghen* una convenzione marittima per lo mantenimento de' principii enunciati nelle dichiarazioni. Esse convennero di equipaggiare ciascuna un numero di vascelli e fregate destinati a proteggere il commercio comune de' due Stati. Con l' articolo settimo si obbligarono reciprocamente, che se i legni mercantili o dell' una o dell' altra parte fussero catturati, saccheggiati o insultati da quei da guerra delle nazioni belligeranti, esse agirebbero di concerto per avere il risarcimento e le convenienti riparazioni: ove non si volessero prestare useranno del dritto di rappresaglia contro la nazione, che ricusa di rendere giustizia. Con l' articolo ottavo fu soggiunto che se una delle due potenze, o tutte e due insieme, in odio della convenzione fussero molestate, farebbero causa comune per difendersi e procurarsi un' intera soddisfazione. Altri articoli separati furono firmati nello stesso giorno dalla Russia e dalla Danimarca egualmente diretti ad invigilare alla sicurezza e tranquillità del mare Baltico.

Nell' articolo primo fu stabilito, che continue-

rebbero a sostenere che il Baltico fusse un mare chiuso, ove tutte le nazioni dovessero e potessero navigare in pace, promettendo la Russia e la Danimarca di mantenere la tranquillità del mare del Nord in tutti i luoghi.

Coll' articolo quarto convennero, che se divenisse necessaria la unione delle due squadre Russa e Danese, dovrebbero agire di concerto, ed a norma de' principii di perfetta eguaglianza, e s'impegnerebbero affinchè il sistema di neutralità, fra loro conchiuso, servisse di base per la formazione di un Codice marittimo universale.

Nell' articolo sesto fu stabilito, che ad esclusione degli articoli separati, la convenzione sarebbe comunicata alle potenze belligeranti.

Una simile convenzione fu firmata il di 1 agosto 1780 in S. Pietroburgo fra la Russia e la Svezia. Fra l'altro fu definito che cosa s'intenda per contrabbando di guerra. Di ciò si terrà parola in un capitalo apposito.

Gli articoli pubblici di una tal convenzione furono accompagnati da altri segretamente stipulati. Il tenore principale della convenzione fu che l'Imperatrice della Russia ed il Re di Svezia concordemente contribuirebbero alla sicurezza e tranquillità del *Baltico*, e lo proteggerebbero contro qualunque attentato. Convennero egualmente di dichiararsi chiuso un tal mare per la sua posizione lo-

cale, ove navigare potessero tutte le nazioni a loro bell' agio e tranquillamente, e che per conseguenza avrebbero prese tutte le misure energiche per garentire il detto mare e le sue coste da tutte le ostilità, piraterie e violenze.

Con dichiarazione particolare la Danimarca accedè, come parte principale, ad una tal convenzione. La Svezia egualmente diè il suo assentimento a quella del 9 luglio 1780. La Corte di Russia mandò una nota alle nazioni belligeranti colla quale rendeva consapevoli le stesse di questa doppia accessione.

La Corte di Versailles nel dì 27 luglio 1780 rispose, che la *neutralità armata* era il più grande de' vantaggi che la guerra di quel tempo avesse potuto produrre all' intera Europa. Di più il Re di Francia dichiarò che le sagge ed illuminate leggi della Danimarca meritavano essere messe in piena esecuzione, essendo interamente conformi a quelle della Francia sanzionate fin dal cominciamento della guerra.

L' atto di accessione degli Stati-generali di Olanda fu sottoscritto in S. Pietroburgo il 24 decembre 1780: le ratifiche ebbero luogo nel 22 febbrajo 1781. La Gran-Brettagna per impedire questa adesione dichiarò la guerra agli Stati-generali il dì 20 decembre 1780.

Nel dì 8 maggio del 1781 anche la Prussia diede la sua adesione. Eccone il preambolo.

« La giustizia e l' equità de' principii , che S.
» M. la Imperadrice delle Russie ha adottati e
» proclamati in tutta l' Europa per mezzo della
» dichiarazione del 26 febbrajo 1780 comunicata a
» tutte le potenze belligeranti , hanno determinato
» S. M. il Re di Prussia a prender una parte
» anche diretta al glorioso sistema di neutralità
» (che n' è stato il risultato approvato universal-
» mente da tutte le nazioni) non solo coll' adot-
» tarne i principii basati sulla giustizia ed il drit-
» to delle genti , ma benanche con accedervi e
» garentirli con atto formale.

L' Imperadore Giuseppe Secondo con atto da lui firmato nel dì 9 ottobre 1781 accedè ai principii della *neutralità armata* , ma non alle convenzioni ch' erano state conchiuse per un tale oggetto.

Il Portogallo similmente mercè trattato firmato in S. Pietroburgo nel dì 13 luglio 1792 accedè alla convenzione marittima.

L' ultima adesione fu quella del Re delle due Sicilie. Essa ebbe luogo con la convenzione , che il Duca di S. Nicola ministro in S. Pietroburgo firmò il 10 febbraio 1783. Il Re di Napoli nel preambolo dichiarò ch' egli aveva sempre seguiti i principii della neutralità marittima al pari del suo padre , che li aveva adottati dal momento ch' era stato chiamato a reggere la Monarchia dei

suoi stati. Tali principii si rilevavano ne' trattati con la Svezia nel 1742, con la Danimarca nel 1748 e con gli Stati generali nel 1753. Tali trattati furono stipulati allorquando i Regni della Spagna e delle due Sicilie cessarono di appartenere ad altri Sovrani.

L' Inghilterra, cui tali dichiarazioni non soddisfacevano, tenne però in questa occasione una condotta molto savia e prudente.

I principii che formavano la base della *neutralità-armata* erano opposti al sistema ch' essa seguiva, e che non intendeva di abbandonare. Cedendo non per tanto al torrente si guardò bene di contrastare le massime applaudite dalle Corti e dalla filosofia, ch' era divenuta una potenza. L' Inghilterra non fece alcun passo che avesse potuto dimostrare di aver riconosciuti tali principii: lasciò al tempo di trovare un mezzo per far prevalere una politica fondata su' principii affatto diversi. Essa rispose con molta astuzia alle tre Corti quando le notificarono le convenzioni.

La risposta data alla Russia è piena di proteste di amicizia. « Il Re (essa dice) dal cominciamento delle ostilità ha dato degli ordini molto precisi onde rispettarsi la bandiera di S. M. Imperiale ed il commercio de'suoi sudditi a norma del dritto delle genti e degli impegni contratti col trattato di commercio, che sarà osservato

» con la massima esattezza. Gli ordini a' sudditi » sono stati rinnovati e s'invigilerà per la stretta » esecuzione. È da presumersi che tutte le irre- » golarità saranno evitate ; ma ove per caso ac- » cadesse di commettersi la più piccola violenza, » i Tribunali degli ammiragliati , che in questo » paese come in tutti gli altri sono stabiliti per » giudicare di tali controversie , e che decidono » secondo i dettami del dritto generale delle nazioni » e delle stipulazioni conchiuse co' differenti trat- » tati , renderanno ragione ai torti.

La risposta data alla Danimarca è un poco più chiara , ed è così conceputa. « Il Gabinetto di » Londra ha rispettato e rispetterà i dritti di tut- » te le potenze neutre secondo il tenore de' diffe- » renti trattati con esse conchiusi. In quanto a » quelle nazioni , con le quali non vi sono par- » ticolari convenzioni , si comporterà a norma » de' principii i più chiari e generalmente rico- » nosciuti dal dritto delle genti. Siccome esisto- » no de' trattati tra la Gran-Brettagna e la Da- » nimarca , così si continuerà a rispettare il com- » mercio de' Danesi conformemente alle stipula- « zioni.

La risposta data alla ratificazione Svedese, quantunque laconica , fu più positiva. Essa incomincia col citare e trascrivere da parola a parola l'articolo 12.° del trattato del 1661 , ed il trattato

del 1666 stipulati fra le due nazioni. In quest'ultimo era stabilito che la navigazione de' neutri non dovesse essere di detrimento ad una potenza alleata, e che le mercanzie appartenenti ad un nemico non dovessero essere nascoste. Questo trattato soggiungeva ancora, che se si trovasse proprietà di un nemico, sarebbe presa, se di un'alleato, sarebbe restituita. Dopo l' esposizione di tali trattati, la nota termina colle seguenti parole.

« Tali sono gli obblighi che ligano le due na-
» zioni, e che non si possono violare senza re-
» care una ferita all' amicizia che sussiste da
» molto tempo fra le due nazioni, e violare gli
» impegni contratti, che ne sono la base ed il
» sostegno. »

Dalle risposte del Gabinetto Britannico e dai fatti posteriormente avvenuti risulta chiaro come questa nazione non consentiva ai principii stabiliti, e che la prudenza la consigliava a celare il rancore per la guerra di America, che allora esisteva.

Tutte le altre nazioni Europee fecero eco ai principii della *neutralità-armata*. In fatti nel 18.° secolo pochi avvenimenti produssero quella piacevole sensazione cagionata dai principii della *neutralità-armata* del Nord. I filosofi encomiarono la filantropia Russa e fu celebrata come una novella rigenerazione politica.

Disgraziatamente ben tosto questi trattati filantropici caddero nell' abbandono, e l' Europa non raccolse il frutto che a buon dritto si attendeva. Nel tempo successivo le circostanze cambiarono: la Gran-Brettagna si rese padrona dispotica del mare e richiamò in vigore il dritto marittimo dei barbari mezzi tempi. I vacillanti governi della Francia, per effetto della rivoluzione, contribuirono benanche a distruggere la libertà commerciale. Non fu che all' epoca del Consolato che la Francia ricominciò ad adottare massime più savie e a dimostrare rispetto pe' neutri.

La rivoluzione di Francia produsse un seguito di guerre, che tolte poche interruzioni, ebbero la durata di 24 anni. Varie coalizzazioni si formarono in questo lungo periodo di guerra, nel quale il dritto pubblico marittimo soffrì infinite alterazioni. Anzi si può con franchezza asserire che fu quasi sconosciuto, e che la sola forza diresse la potenza marittima.

Il Consiglio esecutivo, che regolava la Francia, obbligato dalla necessità di avere granaglie ed altri oggetti di importanza, nel dì 11 aprile 1793 proclamò e promise assistenza e protezione ai capitani ed equipaggi de' legni Danesi e Svedesi, che frequentassero i porti della Francia. Questa proclamazione garentiva ai medesimi la stessa libertà e sicurezza dovute alle nazioni amiche.

Gl' Inglesi impedirono ai bastimenti neutri, che fussero carichi di cereali, di entrare ne' porti della Francia. (Ciò fu un' atto abusivo e contro ogni dritto). Dall' altra parte il Governo Francese con un nuovo editto del 9 Maggio 1793 conculcando benanche il dritto delle genti, ordinò ai legni di guerra ed ai corsari di bandiera francese di arrestare e condurre ne' porti della Francia le navi neutre, che fussero cariche in tutto o in parte di commestibili appartenenti ai neutri e destinati per trasportarsi ne' porti de' nemici della repubblica, o carichi di mercanzie nemiche sotto la bandiera neutra. Con questo decreto la Francia violò i principii della *neutralità-armata* e distrusse la convenzione da essa stipulata colla Danimarca nel 30 settembre 1749, la quale doveva aver vigore fino a che un novello trattato non fosse conchiuso (1).

L' Inghilterra nel dì 8 giugno 1793 ordinò ai comandanti militari della marina di arrestare tutte le navi cariche o in tutto, o in parte di cereali, e che fossero dirette nella Francia, o ne' porti dalla stessa dipendenti. In altri articoli stabilì di

(1) La convenzione del 30 settembre 1749 fra le tante cose stabiliva espressamente, che se una delle due potenze fosse in guerra contro un' altro stato, i sudditi della Francia e Danimarca erano liberi nell' esercizio del loro commercio, e la bandiera copriva la mercanzia.

giusta preda qualunque legno fusse diretto in un porto che la Inghilterra avea dichiarato essere in istato di blocco. Ciò fu un' altro infrangimento al dritto pubblico marittimo, come sarà dimostrato nel capitolo, ove si terrà discorso de' blocchi.

Il Gabinetto Britannico rese note queste istruzioni alle Potenze neutre. Di fatti il Ministro straordinario inglese ne mandò copia nel dì 17 luglio 1793 al Conte Bernestorff Ministro degli affari in Copenaghen.

Nel comunicare tali istruzioni osservò che non vi era persona la quale non conoscesse come le circostanze di quella guerra differivano di molto da quelle, sulle quali erano fondati il sistema di dritto pubblico e gli usi adottati dai governi Europei. Che non si poteva mettere in dubbio che tal differenza dovesse influire in modo essenziale su l'esercizio de' privilegi delle potenze neutre nascenti dal dritto generale delle nazioni e dai trattati particolari. Che in Francia non esisteva un governo riconosciuto, anzi le stesse nazioni tendenti alla neutralità non lo avevano formalmente riconosciuto. In fatti la Danimarca non aveva Ministro a Parigi, come la Francia non lo aveva in Danimarca. Finalmente fece osservare che coll' impedire il commercio alla Francia, specialmente de' commestibili, dei quali in quel momento aveva estrema necessità, sarebbe avvenuta

facilmente la carestia , e con tal mezzo si sarebbe ridotto il governo della Repubblica ad un sistema di moderazione dandosi la pace all' Europa. Che un tale andamento era ammesso dai pubblicisti , cioè d'impedirsi le importazioni quando si tendeva a richiamare il nemico sul sentiero del dovere.

Il Conte Golitz Ministro del Re di Prussia in data del 21 luglio dello stesso anno 1793 dichiarò alla Corte di Danimarca che il suo Sovrano senza alcuna riserva accedeva a quanto l' Inghilterra aveva stabilito. La Danimarca però ben lungi di adottare tali principii nel dì 28 luglio rispose con una nota, dichiarando che si vedeva nella necessità di combattere i principii della Potenza sua alleata ed amica sostenuti benanche dal Ministro di S. M. il Re di Prussia : che si augurava di non trionfare mai lo assurdo che la differente natura di una guerra potesse alterare la natura dei trattati, e che le potenze potessero fare delle convenzioni a danno del terzo , facendo risentire il peso della guerra ai neutri. Aggiunse di più che non essendosi avuta alcuna comunicazione con le altre potenze neutre su tale oggetto S. M. ignorava il loro pensare , ma credeva non essere conciliabili i principii della neutralità con le misure che si proponevano per annientarli. S. M. Danese era sempre fedele ai trattati ed alle stipu-

lazioni della neutralità, nè poteva comprendere come si erano date delle istruzioni ai comandanti in contraddizione delle convenzioni, per cui era nell'obbligo di protestarsi contro le stesse, come un' infrangimento manifesto delle leggi le più sacre ch' esistono fra gli uomini.

La suddetta nota fu accompagnata da una memoria, che esaminava la quistione in dritto e fu conceputa ne' seguenti termini:

» Il dritto delle genti è inalterabile. Esso non
» dipende dalle circostanze. Un nemico in guerra
» può vendicarsi ed offendere il suo avversario,
» ed in tal caso vi è una funesta reciprocanza.
» Una potenza neutra però, ch' è in pace, non
» ha simile reciprocanza, eccetto chè non si pon-
» ga anche essa in ostilità. La sua salvaguardia è
» nella imparzialità e ne' suoi trattati. Ad una na-
» zione non è permesso di usare de' suoi dritti,
» quando si mostra parziale per una delle parti
» belligeranti. Essa deve basarsi dunque sul drit-
» to pubblico universale, il quale non conosce
» distinzione. Essa non è nè giudice nè parte: i
» trattati non accordano nè privilegi nè favori.
» Queste stipulazioni sono di dritto perfetto, e
» contengono obbligazioni reciproche, e sono con-
» tratti, che sarebbero denaturalizzati, se una
» delle parti contraenti potesse sospenderli, spie-
» garli o limitarli a suo piacere senza il consenso

» dell' altra parte. In tal modo tutti i trattati sa-
» rebbero inutili e la buona fede e la sicurezza
» ne soffrirebbero. L' oppressione diviene più in-
» giusta e sensibile quando è preceduta dalla vio-
» lazione di un' impegno contratto.

« La Danimarca non pretende giustificare l' at-
» tuale governo della Francia ; ma la sua neutra-
» lità le inibisce di esporre i suoi sentimenti su
» di ciò , sperando di vedere ben presto la ces-
» sazione de' mali , che affliggono quella popola-
» zione. D' altronde la nazione Francese esiste, e
» l' autorità , che la Danimarca riconosce , è quel-
» la alla quale si rivolge ne'casi particolari. I le-
» gni di commercio esistono egualmente come al
» tempo che l'Inghilterra era in pace con la Fran-
» cia. Questa riconosce i trattati stabiliti con noi
» e vi si conferma , reclamandoli ne' casi parti-
» colari che avvengono , e ciò sempre non so-
» lamente per gli effetti appartenenti a noi , ma
» benanche per quelli che appartengono ad in-
» dividui delle potenze in guerra, purchè però sie-
» no coperti dalla nostra bandiera. In caso di ri-
» fiuto o di ritardo noi abbiamo inteso allegare il
» motivo di rappresaglia dal perchè le nazioni in
» guerra con essa non rispettavano i trattati con-
» chiusi colla Danimarca. Con tal modo di pro-
» cedere avviene che la nostra bandiera sia la vit-
» tima degli errori non suoi.

« Le vie della giustizia sono ancora aperte in
» Francia. Ivi i consoli, i mandatari de' parti-
» colari sono ammessi. Le azioni innanzi i Tribu-
» nali di commercio non sono rifiutate, e ciò è
» sufficiente, e ne' casi ordinari non è necessario
» intavolare pel momento novelle negoziazioni, nè
» vi è bisogno de' negoziatori per sostenere i trat-
» tati fatti. I giudici sono bastevoli per pronun-
» ziarne l'adempimento.

« Queste riflessioni vi fan conoscere ad eviden-
» za che i nostri reclami sono accolti nella Fran-
» cia, ed ottengono quella giustizia che è dovu-
» ta, e che la impossibilità non esiste. È egli
» vero che le sentenze de' Tribunali di commercio
» non hanno una base uniforme, e che manca il
» ricorso ad una autorità centrale, locchè è cau-
» sa di soffrirsi qualche ingiustizia; ma ciò non
» è frequente, nè gli altri possono asserire di
» soffrire più che i neutri. D'altronde non è giu-
» sto che noi ne siamo puniti. Quella potenza
» istessa che condanna tali disordini sembra che
» voglia giustificarli quando l'imita.

» Una potenza neutra adempie tutti i suoi do-
» veri quando non si allontana nè dalla imparzia-
» lità la più stretta nè dal senso letterale de' trat-
» tati. In caso che la sua neutralità fusse van-
» taggiosa più ad una che all' altra delle parti
» belligeranti, ciò non la riguarda nè può estin-

» guere i principii della neutralità. Il vantaggio » dipende dalla situazione locale, o dalle circo- » stanze del momento, cose che sempre variano. » Le perdite e gli utili si compensano e si bi- » lanciano col tempo. Tutto ciò, che non dipen- » de assolutamente dalle potenze neutre, non de- » ve in modo veruno influire sulla neutralità. Se » così fosse, un' interesse parziale e momentaneo » diverrebbe l' interpetre ed il giudice de' trattati, » che sono in se stessi permanenti. »

« La carestia, conseguenza di mancanza di » provvisioni, non è una circostanza straordinaria » e del momento, ma si vuole come conseguenza » de' motivi che tendono ad allontanare la guerra » dalle altre nazioni. Ciò è quello che si assume.

« La Francia è continuamente al caso di aver » bisogno che gli esteri la provveggano di grana- » glie. L' Africa, l' Italia, le Americhe la prov- » vedono molto più del Baltico. La carestia in » Francia era assai più spaventevole nel 1709; » eppure l' Inghilterra non fece uso di quei ar- » gomenti che oggi mena innanzi. Essa fece tutto » il contrario. Di fatti Federico Re di Danimar- » ca, facendo la guerra alla Svezia (ch' è nel- » lo stesso caso della Francia) voleva impedire » che in quel paese si trasportassero i cereali, » onde ridurre i suoi nemici al dovere. In som- » ma egli voleva applicare all' intero territorio

» Svedese il principio ricevuto per le piazze bloc-
» cate. Tutte le potenze reclamarono, e precisa-
» mente la Gran-Brettagna, deducendo che un
» tal metodo era inadattabile. Il Re persuaso de-
» sistette interamente dal suo erroneo principio.

« Una guerra può differire da un'altra per i
» suoi motivi, pel suo scopo, per la necessità,
» per la giustizia o ingiustizia. Tutto ciò può
» esser di grande importanza per le nazioni bel-
» ligeranti: può avere grande influenza sulla pace,
» su i compensi e su tutte le circostanze accesso-
» rie. Tutto questo però non riguarda in menoma
» parte le nazioni neutre, e può servire sempli-
» cemente per quelli che hanno la giustizia dal
» canto loro. Le nazioni neutre non debbono se-
» condare questa specie di sentimenti. La neutra-
» lità non esiste da che non è perfetta.

Questa risposta scritta con sì nobile franchezza, come qualunque cosa uscita dalla penna di un Ministro, cui la Danimarca era debitrice di una serie di anni prosperi, provava assai chiaramente che difficilmente il Governo Danese si sarebbe allontanato dallo stato di perfetta neutralità.

Nello stesso tempo che la Danimarca ebbe comunicate le suddette istruzioni del 1793, M.r Keene incaricato di affari della Gran-Brettagna presso la Svezia le comunicò al Barone di Sparre Cancelliere di questa nazione. Poco tempo dopo

M. di Borgstedt incaricato di affari del Re di Svezia presso la corte di Londra fe' conoscere la piena soddisfazione che l' anzidetto regolamento avea data al governo Svedese.

Per rendere ragione della differente accoglienza che le dette comunicazioni avevano avute presso le suddette due Corti, le quali avevano gli stessi interessi commerciali con la Francia, è uopo esporre brevemente i trattati distinti delle due nazioni con la Gran-Brettagna.

Quello che regolava i rapporti fra questa nazione e la Danimarca segna la data del 11 luglio 1670.

L' articolo 20 spiegava imperfettissimamente i dritti commerciali de' neutri.

Essi furono meglio spiegati in un' altra convenzione conchiusa nel 4 luglio 1780. In essa si classificarono le mercanzie dette di contrabbando di guerra, e si eccettuarono le farine i grani e gli altri cereali.

La Svezia al contrario si ritrovava in un caso affatto diverso. Nell' articolo 11 del trattato di commercio con l' Inghilterra del 23 ottobre 1661 furono comprese nel numero delle mercanzie di contrabbando di guerra il danajo ed ogni sorta di commestibile. Queste disposizioni furono confermate coll' articolo primo dell' altro trattato del 16 febbraro 1666. In tal modo lo stesso regolamento ch' era una violazione ai trattati con la Danimarca, era un favore per la Svezia.

Intanto gli armatori inglesi fino al 15 agosto dello stesso anno 1793 avevano condotti ne' loro porti da circa 189 legni Danesi carichi di granaglie, carni e pesci salati diretti per la Francia. Il Governo inglese fu assai lento nel pagarne il valore. Di fatti di 557 : 504 lire sterline, che i carichi erano stati valutati in novembre del 1794 appena ne soddisfece 38 : 407. In questo intervallo i Tribunali dell' ammiragliato stabilirono un nuovo principio, cioè che le nazioni neutre non avevano il dritto di portare ne' porti esteri delle mercanzie delle altre nazioni, ma dovevano limitarsi al commercio de' proprii prodotti. Fissato questo arbitrario principio, che divenne massima incontrastabile in quei Tribunali, ne avvenne di essere negato ai diversi legni neutri il prezzo del carico, quando le mercanzie erano di diversa nazione. Ciò fu in chiara opposizione alle promesse stabilite colle istruzioni del 1793.

Il 10 agosto del 1793 il Barone di Krudener Ministro di Caterina Seconda a Copenaghen fè noto che la sua Sovrana aveva fatto uscire dai suoi porti venticinque vascelli di linea ed alcune fregate per percorrere nel Baltico e nel mare del Nord onde impedire la navigazione ed il commercio francese. Esortava simultaneamente il governo Danese a rompere qualunque trattato con la Francia, come perturbatrice dell' Europa, e che dasse

degli ordini che i legni Danesi fussero visitati da quelli di guerra Russi per rilevare se portassero viveri, o munizioni da guerra ne' porti della Francia.

Il Conte Bernstorff nel dì 22 agosto rispose che la sua Corte non sarebbe giammai concorsa in trattative, che presentavano de' dubbi. Che per altro non doveva essere ignoto alla Imperadrice, che il Re aveva deciso di non fare scortare i suoi legni destinati per la Francia da quelli da guerra, e che non intendeva certamente far trasportare delle munizioni di guerra nella Francia, per cui era bene inutile discutere una dichiarazione che non gli riguardava. Che d'altronde il commercio delle granaglie era così limitato che formava un' oggetto insignificante per la causa, che la Imperadrice aveva abbracciata, e vietandolo sarebbe costato alla Danimarca il sacrifizio de' suoi dritti, della sua indipendenza e dei trattati, dai quali era ligata. Che il Re non permetteva d' impegnarsi in una ponderata discussione su tal riguardo, per cui tralasciava di esaminare i principii di dritto pubblico e particolare, appellandosi semplicemente all' equità ed all' amicizia dell' Imperadrice confermata da reciproche prove per lo corso di molti anni. Ciò lo eseguiva con tanta confidenza, da che aveva data una prova ben forte, non facendo uso de' suoi dritti incontrastabili nel non reclama-

re per la libertà della navigazione il di lei appoggio, che gli era dovuto per virtù di trattati solenni, de' quali era stata autrice la stessa Caterina Seconda.

In questa risposta si osservano delle espressioni che debbono avere certamente relazioni a dei trattati che sono rimasti sotto il velo del mistero.

Intanto il commercio Francese per l'attività degli armatori Inglesi tutto giorno si annientava, ed il bisogno, in cui si trovavano quegli abitanti di viveri, produceva un malcontento generale. La convenzione nazionale fece un decreto nel dì 15 agosto 1793, col quale proibiva l'estrazione dei vini, acquaviti, olio ed altri generi. Nel 3 settembre poi dichiarò, che i Capitani neutri, che avessero portato in Francia generi di sussistenza, avevano il privilegio di estrarre i suddetti generi di proibizione. Nel dì 25 poi dello stesso mese ed anno dichiarò che i trattati di navigazione e di commercio che esistevano tra la Francia e le Potenze, colle quali si conservava la pace, sarebbero osservati strettamente secondo la loro forma e tenore. Nel dì 8 novembre 1793 annullò il decreto, che attribuiva il giudizio delle prede ai tribunali di Commercio, e prescrisse che le contestazioni di tal genere sarebbero state decise amministrativamente dal Consiglio esecutivo.

Gl' Inglesi però non tralasciarono di uniformarsi col massimo rigore alle istruzioni, anzi l'ammiraglio Hood, che comandava una flotta nel Mediterraneo arbitrariamente aggravò vieppiù le vessazioni, giacchè dichiarò di buona preda ogni bastimento di qualunque nazione e che fosse diretto per un porto della Francia, o ne uscisse, non avendo alcun riguardo al carico. Lo stesso governo Inglese in data del 6 novembre 1793 pubblicò un istruzione addizionale, mercè la quale proibì alle nazioni neutre il commercio colle colonie Francesi. Questa determinazione fu poggiata sul principio, che siccome in tempo di pace la Francia non permetteva alle nazioni neutre il commercio colle sue colonie, così in tempo di guerra non si poteva acquistare un dritto non concesso nella pace. Fissato su tale assurdo dichiarò di buona preda i bastimenti che per quelle colonie si dirigevano. Altre istruzioni date segretamente ai Capitani de' legni da guerra, prescrivevano di condursi ne' porti Britannici tutti i legni che trasportassero provvisioni di bocca o attrezzi navali in dette colonie. È uopo ricordarsi che l'Inghilterra avanzò simili pretese nel 1756, come di sopra si è notato.

La Svezia e la Danimarca, entrambe neutre nella gran lotta del continente ed aventi numerose marine mercantili, erano le più danneggiate dai suddetti regolamenti marittimi. Era in conseguenza

del loro interesse di unirsi, e per quanto fusse stato possibile far causa comune. In fatti nel 27 marzo 1794 in Copenaghen fecero alleanza per difendere il loro commercio e neutralità. Cogli articoli primo e terzo di tale atto deplomatico dichiararono di dover conservare nel corso della guerra la neutralità la più perfetta : Coll' articolo quarto di accordare protezione ai cittadini de' loro Stati pel loro innocente commercio. Per la stabilità dei suddetti patti convennero che ciascuna delle parti facesse equipaggiare otto vascelli di linea ed un corrispondente numero di fregate, i quali si unissero e si separassero secondo che le circostanze il richiedessero.

Coll' articolo decimo dichiararono il Baltico mare chiuso , e coll' articolo undecimo di notificare a nome comune la convenzione a tutte le potenze in guerra con le assicurazioni le più sincere del loro desiderio di conservare l' amicizia e l' armonia la più perfetta. L' articolo 12.° finalmente fu espresso così.

« Se per disgrazia una potenza in dispregio dei
» trattati e del dritto universale delle genti non
» volesse più rispettare i principii fondamentali
» della società e del ben' essere pubblico , mole-
» stando la innocente navigazione de' Danesi e
» Svedesi , in tal caso i contraenti dopo di aver
» fatti i reclami i più pressanti e dopo di avere

» cercate tutte le possibili vie di conciliazione on-
» de ottenere soddisfazione e le indennizzazioni lo-
» ro dovute, useranno del dritto di rappresaglia
» al più tardi quattro mesi dopo il rifiuto delle
» loro istanze. Ovunque sarà creduto conveniente
» le due potenze s' impegneranno di scambievol-
» mente sostenersi quando una di esse fusse at-
» taccata o offesa, e ciò per effetto della con-
» venzione. La durata si limita pel tempo della
» presente guerra.

Coll' art. 13.° si rinnovò totalmente la convenzione del 9 luglio 1780 di sopra rapportata.

La riunione delle due flotte stabilite nel Sund nel 1794 e 1795 salvò il commercio delle due nazioni. Non così avvenne nel mediterraneo, ove l' Inghilterra dominava pel possesso che aveva della Corsica e di Gibilterra. I corsari Inglesi piombavano su tutti i legni neutri, ed i Tribunali della Gran-Brettagna, ai quali era attribuita la competenza de' giudizii delle prede, erano giustamente accusati di parzialità. Se qualche volta il governo Inglese era condannato dai suoi Tribunali ad indennizzare i neutri, il medesimo si faceva biasimare per postergare sempre i pagamenti, il che rifluiva a danno de' neutri.

La Gran-Brettagna nel 19 novembre 1794 conchiuse in Londra un trattato colla Repubblica degli Stati-Uniti di America. Lo stesso fu ratificato

da quel Senato nel 24 luglio 1795. In esso i rapporti commerciali delle due nazioni ebbero una maggiore latitudine e facilitazione. L' articolo 17.° di un tal trattato è così conceputo.

« Egli è convenuto che in tutti i casi che saran-
» no detenuti o presi de' legni per sospetto di a-
» vere a bordo delle proprietà appartenenti ai ne-
» mici di una delle due nazioni contraenti o di
» portare all' inimico qualche contrabbando di
» guerra, essi saranno condotti nel porto più vi-
» cino e più conveniente. Se effettivamente sul le-
» gno preso si rinverrà qualche proprietà del ne-
» mico, essa sarà confiscata ed il legno sarà messo
» in libertà onde col resto del suo carico possa
» continuare il viaggio senza alcun impedimento.

In tal modo gli Stati-Uniti di America rinunciarono al principio che la bandiera copra la mercanzia. Un tal trattato, che di molto aumentò le relazioni delle due nazioni per le reciproche facilitazioni, eccitò la gelosia e produsse de' reclami al Direttorio Esecutivo in Parigi. Le differenze si accomodarono col trattato del 1800 di sopra enunciato.

Prima del detto accomodo il Direttorio esecutivo della Repubblica Francese, essendo venuto a conoscere il trattato del 1794 conchiuso fra le suddette due nazioni, risolvè di far noto il suo risentimento al governo Americano. Nel dì 2 luglio

1796 fu deliberato che su' bastimenti Americani potrebbero eseguire le stesse visite che si praticavano dagl' Inglesi , e si sarebbero adoperati gli stessi trattamenti. In esecuzione di questa deliberazione il Ministro francese M.r Adet notificò che quantunque gl' Inglesi s' impadronivano delle proprietà francesi rinvenute su' legni Americani , pure la Francia fedele ai suoi impegni aveva rispettate le merci americane ritrovate su' legni Inglesi ; in somma la Francia per nulla aveva alterato il trattato del 1778. Intanto l' Inghilterra dopo il trattato del 1794 s' impadroniva delle merci francesi non che de' marinai Americani senza che il governo degli Stati-Uniti avesse fatto conoscere alla Francia le misure che avrebbe dovute prendere per far cessare queste vessazioni : che in vista di ciò il governo francese era stato obbligato di pubblicare la sua ordinanza per porre un' equilibrio fra le nazioni belligeranti.

In secondo luogo M.r Adet fe' osservare al governo Americano che la convenzione , la quale M.r Tay aveva conchiusa in Londra , distruggeva il moderno dritto delle genti comunemente stabilito su' principii del quale la medesima Inghilterra aveva stipulate undeci convenzioni. Soggiungeva di più che la convenzione stabilita tra l' America e l' Inghilterra infrangeva direttamente quella del 1778 ; a meno che gli Americani

non facessero godere ai Francesi gli stessi vantaggi conceduti agl' Inglesi, conformemente all' articolo secondo della convenzione del 1778, ove espressamente fu convenuto, che non si accorderebbe alcun favore particolare ad altra nazione in materia di commercio e navigazione, che non divenisse subito comune all' altra parte contraente.

Finalmente nel 15 novembre 1796. M.r Adet notificò al Segretario di Stato, che le sue funzioni di Ministro plenipotenziario presso gli Stati-Uniti erano sospese.

La legge pubblicata in Francia nel dì 31 ottobre del 1796 proibiva le mercanzie inglesi. Essa fu fatta per dare un colpo mortale all' industria Inglese, ed al commercio lucrativo che gli Americani facevano nella Francia. Questa proibizione aveva luogo tanto per la via di mare che per quella di terra ed in tutta la estensione della Repubblica Francese. Un' articolo di questa legge prescriveva che un bastimento carico o in tutto o in parte di dette mercanzie non poteva entrare nei porti della Repubblica senza essere al momento sequestrato. L' articolo quinto indicava gli oggetti che reputar si dovevano provvenienti dalle fabbriche Inglesi, qualunque ne fusse la loro origine.

Dopo tali dichiarazioni si suscitò una grande animosità fra i cittadini delle due Repubbliche e molte furono le note che i due governi si scam-

biarono. La quistione divenne cotanto animata, che si credè prossima una guerra. In effetti il generale *Wascington* fu nominato Tenente-generale e Comandante in capo di tutte le forze della repubblica. Nel 7 luglio 1798 fu dichiarato dal Congresso della federazione degli Stati-Uniti che tutti i trattati antecedentemente conchiusi con la Francia non sarebbero più riguardati come obbligatori da parte de' cittadini degli Stati-Uniti.

Questo stato di cose durò fino alla conchiusione del trattato del 30 Settembre 1800.

Per ragioni meramente politiche la Danimarca e la Svezia da molto tempo avevano omesso di prendere delle misure energiche per proteggere il loro commercio. Finalmente il Re di Svezia nell' aprile del 1798 si determinò, e con un proclamo dichiarò che nel corso di ciascun' anno e ad epoche fisse avrebbe fatto scortare dalle navi di guerra i legni di commercio destinati per Lisbona e pel Mediterraneo. La Danimarca egualmente seguì questo esempio, e con sua ordinanza stabilì le condizioni, con le quali le navi potevano far parte del convoglio, che ad epoche fisse partirebbero pel Mediterraneo. I primi convogli passarono tranquillamente per le coste della stessa Inghilterra, traversando in mezzo della squadra Britannica, senza che questa avesse preteso visitare i legni scortati. Non così avvenne nel tratto successivo. In dicem-

*

bre del 1799 il comandante di una flottiglia Inglese stazionata nelle vicinanze di Gibilterra, sotto gli ordini dell'ammiraglio Keit capo delle forze Britanniche nel Mediterraneo, pretese visitare i legni di commercio Danesi scortati dalla fregata della stessa nazione la Hovfruen, capitano Dockum. Questi si oppose, ed erano quasi in procinto di devenire alle vie di fatto. L'ammiraglio Inglese lasciò passare il convoglio, riserbandosi di rapportare al governo l'accaduto. In effetti nel 10 aprile del 1800. M.r Merry incaricato di affari della Gran-Brettagna presso la corte di Danimarca si lagnò della condotta tenuta del capitano Dockum, e si espresse in una nota ne' seguenti termini.

« Il dritto di visitare e di esaminare i legni di » commercio in alto mare, di qualunque nazione » essi sieno, e qualunque sia il loro carico e de- » stinazione, è riguardato dal governo Britanni- » co come incontrastabile a tutte le nazioni in » guerra. Un tal dritto è fondato su quello del- » le genti, ed è generalmente ammesso e ricono- » sciuto. Da ciò avviene che la resistenza, che » oppone alla visita un Comandante di un legno » da guerra di una potenza amica, debba essere » riguardata come un' atto di ostilità.

La risposta data dal Conte Bernstorff nel dì 19 aprile 1800 mise la quistione ne' termini del giusto. M.r Merry colla sua nota l'aveva presentata in modo equivoco.

« L' uso ed i trattati (disse il detto Conte
» Bernstorff) danno alle potenze belligere il drit-
» to di far visitare dai loro legni da guerra quei
» di commercio non iscortati. Tal dritto però non
» è naturale , ma puramente convenzionale. Senza
» commettersi una manifesta ingiustizia ed un' atto
» di violenza, non si possono estendere le stipula-
» zioni al di là di ciò che si è convenuto e con-
» cesso. Per quanto io sappia, veruna potenza ma-
» rittima indipendente dell' Europa ha concesso e
» riconosciuto il dritto di far visitare le navi di
» commercio , che sono scortate da quelle di guer-
» ra neutre ; ed è molto evidente ch' essa non po-
» trebbe tollerarlo senza degradare la propria ban-
» diera e senza rinunziare ad una parte essenzia-
» le de' suoi dritti. »

« Ben lungi di ammettere questa pretensione
» del tutto nuova e sconosciuta , la maggior par-
» te delle potenze nelle rispettive loro conven-
» zioni hanno stabilito un principio diametral-
» mente opposto , ed un gran numero di trattati
» ne offre delle prove incontrastabili.

« La distinzione fatta de' legni convogliati o
» non convogliati è giusta e naturale ; poichè i
» primi non possono essere nella stessa catego-
» ria , nella quale si trovano i secondi. Le visi-
» te , che si esercitano dai legni da guerra delle
» potenze belligeranti in riguardo ai bastimenti

» de' neutri, che navigano senza convoglio, sono » fondate sul dritto di riconoscere la bandiera ed » esaminare le carte. Non si tratta di contestare » la loro neutralità e la regolarità della loro spe- » dizione. Se le carte sono in piena regola niuna » visita posteriore può eseguirsi legalmente. È » dunque l'autorità del governo, la quale rilasciò » le carte nella debita forma, che ha procurato al- » le potenze belligeranti la sicurezza, che si ri- » chiede. Il governo neutro, facendo convogliare » dai legni da guerra quei di commercio apparte- » nenti ai cittadini, non offre forse una garentia » maggiore e più positiva alle nazioni belligeran- » ti, che quella de' semplici documenti, de' qua- » li sono proveduti i bastimenti? Non sarebbe » egli disonorevole il fare ammettere de' sospetti » e dubbi, i quali sono egualmente ingiusti da » parte di chi li forma?

« Se si volesse far prevalere il principio che il » convoglio, il quale un governo concede, non e- » senta i legni di commercio dalla nojosa visita di » quei da guerra, ne risulterebbe l'assurdo che » una squadra formidabile non avrebbe il dritto » di sottrarre i bastimenti confidati alla sua pro- » tezione dalla visita del più meschino corsaro » patentato.

« Non si può supporre, e ragionevolmente, » come il governo Inglese, il quale sempre con

» giustizia si è dimostrato zelantissimo dell' onore » della sua bandiera, e nelle guerre marittime, » nelle quali non ha preso parte, ha sostenuto » validamente i dritti de' neutri, che oggi se » si presentasse l' occasione, soffrirebbe indif- » ferentemente un tale abuso? Il Re di Dani- » marca ha somma confidenza nella giustizia e » lealtà di S. M. Britannica per non credere che » questi volesse arrogarsi un dritto, che nelle » stesse circostanze non concederebbe a tutte le » altre potenze indipendenti. »

Questa divergenza rimase per qualche tempo sopita, ma ben presto poi si rinnovò con sommo ardore. Nel 25 luglio 1800 un convoglio di sei navi Danesi scortate dalla fregata *Treya*, capitano *Krobbe*, incontrò nella *Manica* una squadra inglese di sei vascelli da guerra, la quale voleva procedere alla visita. Il capitano si oppose e si devenne ad atti ostili. La *Treya* dopo un' onorevole combattimento contro forze cotanto superiori fu costretta ad abbassare la bandiera. Gl' Inglesi la condussero col convoglio a *Dunes*, ove i bastimenti furono visitati e non vi si rinvennero mercanzie di contrabbando da guerra.

Il Ministro di Danimarca presso la Corte di Londra si lagnò con sua nota del 29 luglio, dimostrando che si era agito contro la indipendenza della Danimarca, violandosi il dritto delle genti il più sacro.

Lord Grenville nel 30 dello stesso mese rispose in uno stile, che faceva chiaramente divedere, che il governo Inglese in quell' epoca aveva presa la risoluzione di sostenere una pretensione, che aveva fino a quel momento postergata. Non solo la fregata ed i sei legni di commercio non furono rilasciati, ma l' Inghilterra domandava soddisfazione per l' aggredimento ed offesa fatta dalla Danimarca. Il Ministro di questa nazione in allora si limitò a domandare la semplice restituzione della fregata e de' legni di commercio: anche questo fu negato. L' Inghilterra per dare maggior peso alla faccenda, incarico *Lord Whitworth* con una missione speciale per l' oggetto in *Copenaghen*, e contemporaneamente fu mandato nel *Sund* l' ammiraglio *Tixon* con sedici vascelli. L' inviato intavolò negoziazioni, che durarono dal 12 al 29 agosto. Nella prima nota il Ministro inglese domandava rifazione pel passato e sicurezza per l' avvenire onde gli oltraggi non si ripetessero. Aggiugneva di più che qualunque legno neutro si opponesse alla visita sarebbe confiscabile e diverrebbe di *buona preda*. Dopo molte digressioni era ben facile prevedere che la Danimarca, presa all' insaputa e non preparata alla guerra, doveva cedere: difatti cedè, ma con dignità. Si convenne che la quistione di dritto, cioè se i legni neutri sotto la scorta di quelli da guerra erano obbligati alla visita,

fusse rinviata alle ulteriori discussioni. La fregata ed i legni di commercio furono rilasciati e la Danimarca promise di sospendere i convogli fino a che le ulteriori spiegazioni sull' oggetto fussero fatte ed una dichiarazione o convenzione espressa le definisse. Tali furono le disposizioni dell' accomodamento firmato nel 29 Agosto 1800 fra il Conte di *Bernstorff* e Lord *Whitworth*.

Tale accordo però fu ben lungi dall' essere definito.

La Danimarca si rivolse a Paolo Primo Imperadore delle Russie, il quale non era in buona correlazione col Gabinetto Britannico. L' offesa, della quale la Danimarca si querelava, sembrò all' Imperadore un' attentato contro il dritto de' neutri ed un' ingiuria alla Russia, che se n' era dichiarata la protettrice. Risolvè di dichiararsi l' arbitro del mar *Baltico*, facendo reviviscere la convenzione della neutralità armata del 1780. Ma la *Gran-Brettagna* che in quell' epoca aveva dissimulato, ora che le sue circostanze erano affatto diverse, essendo la sua marina superiore a tutte le altre, volle sostenere la dominazione de' mari per controbilanciare la preponderanza, che la Francia aveva acquistata sul continente.

È uopo conoscersi che precedentemente a questi fatti per le circostanze della guerra si stabilì una seconda coalizione contro la Francia. L'Inghil-

terra e la Russia ne furono le principali autrici.

Nel momento però che la Russia era al punto di far marciare sessantamila uomini contro la Francia e che l' Inghilterra doveva sostenere a sue spese, Paolo Primo cambiò idea, dichiarando che nel cominciamento del suo regnare non era al caso di mandar fuori una armata sì numerosa.

Nel 1798 ebbe luogo un' avvenimento, che nel 1796 inutilmente l' Inghilterra e l' Austria desiderarono di veder verificato, cioè l' occupazione di Malta. Ciò produsse un cambiamento sufficientemente significante ai principii del dritto marittimo universalmente riconosciuti; dapoichè furono secondate le mire della nazione che si arrogava il dominio del mare, facendo dipendere il dritto dalla forza, mentre questa deve essere regolata da quello.

Paolo Primo aveva un sommo interesse di rimettere l' ordine di Malta nel suo antico splendore, riguardandolo come il sostegno de' troni ed in opposizione alle massime dominanti del secolo, per cui con impegno entrò nell' alleanza contro la Francia, che aveva invaso il capo-luogo dell' ordine, cioè l' isola di Malta. (1)

(1) L' Imperadore Paolo Primo aveva una predilezione per l' ordine di Malta. In fatti pervenuto al trono aveva restituito al suddetto ordine le rendite, che formavano il Gran-Priorato della Polonia, il di cui capo-luogo era *Ostrog*.

Egli stesso risolvè di ristabilire le buone intelligenze fra le corti di *Vienna* e di *Berlino*. Il Principe di *Repuin* fu mandato a *Berlino* ed a *Vienna* per quest' oggetto. Un' alleanza fu conchiu-

---

Tal priorato era passato sotto il dominio Russo nel 1793. La rendita fu aumentata a 300-000 fiorini annuali per effetto di convenzione stipulata nel dì 15 gennajo 1797, fra il Conte di *Begborodko* ed il vice-cancelliere *Kourakin* intervenienti per lo Imperadore ed il Balì Litta. L' Imperadore nel primo articolo della convenzione dichiarò che per atto di giustizia e per benevolenza ed affezione all' ordine di Malta confermava a perpetuità lo stabilimento ne' suoi stati. I susseguenti articoli stabilirono le rendite del Gran-Priore, della Commenda, le retribuzioni pagabili al Tesoro dell' ordine, le spese di legazione in Pietroburgo, ed altri dettagli riguardanti la stabilità ed amministrazione dell' ordine.

Per testimoniare la riconoscenza il Gran-Maestro ed il consiglio di Malta nominarono il Balì Litta Ambasciadore in Russia incaricandolo di offrire all'Imperadore il titolo di protettore dell' ordine, dandogli la croce che il celebre *Lavalette* aveva portata. L' Imperadore nel 20 novembre 1797 sollennemente prese il suddetto titolo, e nel 1798 per mezzo de' suoi ministri ne diè notizia alle diverse Corti, dichiarando alle medesime che tutto ciò che si facesse per lo bene dell' ordine egli lo riguardava come in proprio vantaggio.

Nel dì 26 agosto 1798 *Ferdinando Hompesch* successore del defunto Gran-Maestro *Rohan* fu dichiarato decaduto dalla sua dignità unitamente a tutti gli altri che avevano consentito di cedere *Malta* a *Bonaparte*. Tutti gli altri si posero sotto la protezione dell' augusto Sovrano *Paolo Primo*. Questi nel giorno 10 Settembre 1798 formalmente dichiarò che egli prendeva l' ordine di *S. Giovanni di Gerusalemme* sotto

sa fra la Russia e l' Austria. Dopo poco tempo si misero in marcia verso il *Danubio* sessantamila Russi divisi in tre colonne. Il corpo degli emigrati francesi comandati dal Principe di *Condé*, il quale aveva prestato servizio all' Austria fino al trattato di *Campoformio*, passando al servizio dell' Imperadore, si unì all' armata Russa sotto gli ordini del generale *Sauwaroff*. Questi aveva acquistato un gran nome nella guerra contro la Turchia e nella campagna di Polonia.

La *Porta-Ottomana* benanche dichiarò la guerra alla Francia.

Nel dì 29 novembre 1798 fu formato un trattato di alleanza tra la Russia ed il Re delle due Sicilie, mercè il quale questi promise un soccorso di truppe.

Altro trattato di alleanza fu intrapreso in Costantinopoli dai Ministri della Russia e della Gran-Brettagna ivi residenti. Furono stipulate due convenzioni, una con la Russia nel 23 dicembre 1798

---

la sua suprema direzione, e prometteva di mantenere intatti la sua istituzione, i privilegi ed onori, impiegando tutti i mezzi per ripristinare l' ordine nello stato in cui prima si ritrovava.

Tale dichiarazione fu talmente soddisfacente al Gran-Priorato di Russia, che nella riunione del 27 ottobre dichiararono l' Imperadore Paolo Primo Gran-Maestro dell'ordine. Il medesimo accettò sollennemente in Pietroburgo tale dignità nel 31 novembre.

l' altra con la Gran-Brettagna nel 2 gennaio 1799.

L' articolo sesto di questo trattato regola il saluto che debbono rendersi i vascelli, le squadre, le fregate delle due nazioni, incontrandosi in alto mare. Nell' art.° decimo poi è detto « Affine di » rendersi più utili i soccorsi, che scambievolmente » si presteranno le due nazioni, di accordo pren- » deranno le misure per distruggere precisamente » i perniciosi progetti dell' inimico in *Egitto*, il » suo commercio nel *Levante* ed in tutto il *Me-* » *diterraneo*. A tal' effetto l' Imperadore Ottomano » prenderà ogni precauzione, non solo per inter- » dire al nemico tutti i suoi porti, senza veruna » eccezione, ma benanche porrà in attività tutta » la sua armata navale per agire di concerto coi » suoi alleati ne' mari sopra indicati.

La coalizzazione così compiuta fu consolidata dall' alleanza stabilita fra la Russia e la Gran-Brettagna nel 29 dicembre 1798.

Lord Grenville, che si era recato in Berlino, non potè indurre quel governo ad accedere alla coalizzazione.

È da supporsi che Paolo Primo avesse stabilita altra convenzione particolarmente con la Gran-Brettagna nella qualità di Gran-Maestro dell' ordine di Malta. (1)

---

(1) Tale supposizione ha luogo dapoichè la detta convenzione fu citata nello scioglimento dè' trattati avvenuto nel 1800 fra la Russia e la Gran-Brettagna.

In esecuzione degl' impegni contratti la Russia, come poco innanzi si è detto, fè marciare la sua armata. Difatti nel dì 16 aprile il generale *Sauwaroff* giunse in *Verona* e prese il comando dell' armata alleata. Poco tempo dopo la battaglia di *Novi* Sauwaroff con 29 mila Russi abbandonò l'Italia e si portò in Svizzera per rimpiazzare il corpo austriaco ch' era andato in *Luabe*. Nel giorno 24 settembre arrivò nel *Tirolo*, il 26 in *Altorff*, ed il 30 in *Glaris*, ove dopo di aver respinti i francesi che volevano arrestare la sua marcia, seppe la disfatta di Korsakoff, e sul momento si pose in ritirata.

Verso la fine dell' anno 1798 una flotta russa presso *Costantinopoli* si era unita ad una turca per iscacciare i francesi dall' Adriatico. L' ammiraglio russo Uschakoff prese il comando. Dopo di essersi impadronito delle isole di *Cerigo*, *Zante*, *Cefalonia* e *S. Maura*, la suddetta flotta occupò benanche *Corfù* ultima possessione de' Veneziani, ch' era caduta sotto il dominio de' francesi. Indi fece vela verso *Otranto* e verso le *Puglie*.

La piazza di *Ancona* era un punto interessante per le potenze coalizzate: la stessa era difesa dal generale francese *Monnier*. Il generale *Frolich* l'assediava con un corpo di armata composto di 7000 Austriaci, 900 Russi, 600 Turchi e 1400 Napolitani. La piazza capitolò nel 29 novembre 1799.

Da questa capitolazione ebbe origine il disgusto fra le due Corti di Vienna e di Russia e che fè risolvere Paolo Primo di ritirarsi dalla coalizzazione. Questo Principe si lagnava sì perchè nell' atto della capitolazione si era stipulato di consegnarsi la piazza agli austriaci, senza farsi menzione della Russia, sì perchè il generale Frolick non aveva permesso all' ammiraglio Russo d' impadronirsi de' legni che si trovavano nel porto.

Tutte queste circostanze indussero Paolo primo a richiamarsi la sua armata nella Russia. Per verità la Corte di Vienna per dargli una soddisfazione, gli offrì di sottoporre ad un consiglio di guerra il generale *Frolich*, e gli esibì di prendere possesso della piazza di *Ancona*, dando al suo generale il comando d' Italia. Tali esibizioni non rimossero Paolo dalla sua ferma determinazione, che anzi l' armata russa nel dì 26 gennajo 1800 abbandonò *Praga* per far ritorno nella Russia. Per vieppiù far osservare la sua risoluzione di non volersi più mischiare negli affari contro la Francia, congedò il corpo di armata degli emigrati francesi comandati dal Principe di *Condè*, che prima aveva presi al suo servizio.

Altro oggetto di disgusto fu la negativa data dall' Inghilterra di restituire l' isola di *Malta* all' ordine de' Cavalieri. Ciò offese Paolo direttamente, ferendolo nell' amor proprio, poichè egli era

stato dichiarato protettore e Gran-Maestro dell'ordine di *Malta*. Difatti la gazzetta della Corte di S. Pietroburgo del 7 novembre 1800 annunciò l'*imbarco* sopra i navigli inglesi che si ritrovassero nè porti Russi. Una nota rimessa nel 21 novembre e 3 decembre 1800 dai conti *Nostopchin* e *Panin* ai membri del corpo deplomatico residente in S. Pietroburgo dichiarava, che il comandante inglese, malgrado le istanze fattegli dal Ministro Russo in Palermo e dal Re delle due Sicilie, forzosamente volle prendere possesso dell'isola di Malta in nome del re della *Gran-Brettagna*. Simile atto di mala fede sempre più irritò l'Imperadore delle Russie, e questi risolvè di non togliere l'imbarco su tutti i legni inglesi, se prima la convenzione del 1798 non avesse avuto il suo pieno effetto.

Un novello attentato maggiormente accrebbe il malcontento delle Corti del Nord. Nel 21 settembre 1800 due navi inglesi, che erano nelle acque di Barcellona, chiamarono all'ubbidienza un galeone svedese, che ivi navigava, sotto il pretesto di esaminare le carte. Non appena lo stesso si avvicinò che gl'inglesi s'impadronirono del timone e v'imbarcarono molti loro marinai. Quindi obbligarono il capitano *Rudbardt* ad inalberare la bandiera svedese sotto il tiro del cannone di Barcellona, ove il legno poteva liberamente stare a causa del-

la neutralità. Con questa specie di agguato nella notte gl' Inglesi diuniti a qualche scialuppa armata attaccarono all' improvviso due legni di commercio carichi di ricche merci e se ne impadronirono.

Questo fatto, ch' è di eterna onta alla marina inglese, rimase impunito. Il governo Spagnuolo si querelò con la Corte di Svezia e pretese che questa potenza concorresse a reclamare la restituzione de' due legni ed il gastigo dovuto ai comandanti inglesi. Il gabinetto svedese rispose in data del 22 ottobre 1800 con molta dignità e promise di reclamare presso la Corte di Londra. Varie note furono mandate alle Corti per simile attentato: tutto riuscì vano. La Prussia vi prese parte favorendo i giusti reclami della Spagna e della Svezia, ma un tristo avvenimento, ch' ebbe luogo in novembre del 1800, indusse la potenza prussiana a rompere ogni relazione con la Gran-Brettagna.

Un bastimento prussiano, e precisamente *l'Embden* destinato per *Amsterdam* carico di legno di costruzione fu catturato da un vascello inglese nelle acque di *Texel*. Il suddetto carico fu considerato come *contrabbando* da guerra. Il cattivo tempo impedì al vascello inglese di condurre il legno prussiano in un porto inglese, che anzi dalla tempesta fu costretto a rifuggirsi con la preda nel porto di *Cuxhaven*.

La Prussia reclamò al Magistrato di *Amburgo* padrone del porto di far restituire il suddetto bastimento mercantile ingiustamente predato. Questo reclamo mise il Magistrato in grande imbarazzo. Egli si lusingò di cavarsene, comprando la preda e restituendola al proprietario. La dignità del Re non gli permise di contentarsi di simile riparazione. Egli voleva distruggere l'abuso ed impedire che i cittadini prussiani fussero soggetti a tali vessazioni. Nel 23 novembre 1800 fece occupare militarmente il borgo di *Ritzebiettel* ed il porto di *Cuxhaven*, che ne dipendeva, annunziando che lo scopo di tale misura era per impedire di commettersi alle *bocche dell'Elba* degli atti contrari alla neutralità del Nord della Germania, della quale egli era protettore.

Il Conte *Caryfford* Ministro della Gran-Brettagna presso la Corte di Berlino si lagnò di tale determinazione. Gli fu risposto che per nulla la libertà del commercio e della navigazione nel porto di *Cuxhaven* sarebbe turbata, e che la corrispondenza con la Gran-Brettagna non sarebbe interrotta. Il gabinetto inglese, su tali assicurazioni e per altri forti motivi, che aveva di non disgustare la Prussia, si acquetò, cessando dall'ulteriormente reclamare.

Intanto l'Imperadore Paolo Primo era continuamente istigato dalle Corti del Nord a dare un

provvedimento su' loro reclami, cioè di rinnovare la neutralità armata del 1780.

Le circostanze del momento al medesimo sembravano diverse. Egli si augurava che l'Inghilterra in grazia delle potenze del Nord recedesse in parte dall' intrapreso sistema. Vane speranze. Se l'Inghilterra aveva taciuto il suo rancore nel 1780 così non avvenne in quest' ultima epoca. La sua marina era superiore ad ogni altra, la sua posizione era ben diversa e riguardava il suo dominio sul mare come necessario a controbilanciare la preponderanza francese sul continente. I gabinetti di *Copenaghen* e di *Stockolm*, osservando fin dove eran giunte le animosità fra la Russia e l' Inghilterra, non dissimularono più che non si poteva favorire un' alleanza senza rompere l' altra.

Il Re di Svezia fu il primo a decidersi. Egli giunse in S. Pietroburgo nel giorno 11 dicembre 1800 per istabilire con l' Imperadore le basi di un' associazione progettata. In effetti furono firmati tre trattati: due della data 16 dicembre, cioè il primo fra la Russia e la Svezia: il secondo fra la Russia e la Danimarca: il terzo nel dì 18 dicembre fra la Russia e la Prussia. Siccome i principii regolatori di questi trattati erano uniformi, così si formò una quadruplice alleanza. Quello fra la Russia e la Svezia fu ratificato nel 20 dicembre dal Re Gustavo Adolfo Quarto, il qua-

le tuttavia si ritrovava in Pietroburgo. Eccone preambolo.

« La libertà della navigazione e la sicurezza
» del commercio delle potenze neutre essendo sta-
» te compromesse, ed i principii del dritto delle
» nazioni mal conosciuti nella presente guerra ma-
» rittima, S. M. l'Imperadore delle Russie e S.
» M. il Re di Svezia guidati dal loro amore per
» la giustizia e da eguale sollecitudine per tutto
» quello che concerne e concorre alla pubblica
» prosperità de' loro stati, hanno giudicato con-
» venevole il dare una nuova sanzione ai principii
» del dritto de' neutri.

Con tal trattato i due Sovrani dichiararono essere loro determinata volontà di far valere col massimo rigore ne' loro stati la proibizione del commercio detto di *contrabbando* con le nazioni che fossero in guerra. Riconobbero per mercanzie di *contrabbando*, i cannoni, i mortai, le pistole, le bombe, le granate, le palle, i fucili, le pietre focaie, le miccia, la polvere, il salnitro, lo zolfo, le corazze, le picche, le spade, i centuroni, le giberne, le selle e le briglie. Ciò però senza pregiudizio di qualche disposizione particolare contenuta ne' trattati conchiusi con qualche potenza belligerante.

Coll' articolo terzo le due potenze enunciarono i principii di dritto naturale che regolano le leggi

de' neutri in riguardo al commercio ed alla navigazione. Essi sono:

« 1.° Ogni bastimento può navigare liberamente
» te da un porto all' altro sulle coste delle na-
» zioni belligeranti. »

« 2.° Gli effetti appartenenti ai cittadini delle
» potenze belligeranti, che si ritrovano a bordo
» de' legni neutri, sono liberi, eccettuati i soli
» oggetti di contrabbando. »

« 3.° Un porto è riguardato come bloccato quan-
» do la sua entrata sia veramente divenuta peri-
» colosa per effetto delle disposizioni prese da
» una delle potenze belligeranti per lo mezzo dei
» legni da guerra residenti sempre alla prossimi-
» tà del porto. In allora nello stesso non è per-
» messa ai neutri l'entrata. »

« 4.° I legni neutri non possono essere arre-
» stati che per cause giuste ed evidenti. Su la
» legittimità dell' arresto deve decidersi con pron-
» tezza e con principii di legge. »

« 5.° È sufficiente, per non essere permessa al-
» cuna visita, che l' uffiziale, il quale comanda
» una o più navi da guerra, scortando legni mer-
» cantili, dichiari che nel suo convoglio non vi
» sieno oggetti di *contrabbando*. I capitani de' le-
» gni da guerra riceveranno ordini severissimi per
» impedire il traffico di oggetti di *contrabbando*.
» Per lo mantenimento di queste disposizioni i

» due sovrani equipageranno un numero propor-
» zionato di vascelli e fregate. (1)

Gli articoli susseguenti fino al nono regolano l' assistenza che reciprocamente dovevano prestarsi le due nazioni contraenti e la soddisfazione da ottenersi in caso di violazione de' suddetti principii.

L' articolo 10.° prescrisse che le suddette stipulazioni dovessero essere riguardate sempre come esistenti per tutte le guerre marittime, che in seguito potessero nascere.

Cogli articoli 11.° e 12.° le due potenze consentirono che le nazioni neutre potessero accedere alla convenzione, e determinarono di notificarsi alle nazioni belligeranti le misure che di comune accordo avevano stabilito.

Il trattato con la Danimarca fu simile a quello della Svezia. È da sapersi che questo secondo trattato fu firmato dal Ministro di Danimarca presso la Corte di Russia Sig. *Niels RossenKrantz* quattro mesi dopo che il suo governo aveva sta-

---

(1) Avvertasi che è stabilito ancora come regola invariabile che un bastimento per essere riguardato come proprietà del paese, di cui porta la bandiera, deve essere comandato da un capitano dello stesso, avendo benanche la metà dell' equipaggio del paese medesimo, e dovendo essere proveduto di passaporti regolari.

bilita altra convenzione con l' Inghilterra, colla quale rinunciavasi espressamente al dritto di convoglio. Ora nel trattato colla Russia un tal dritto era convenuto in termini precisi e chiari, quindi eravi una contraddizione a ciò che erasi stabilito con la convenzione. In tale stato la Danimarca ritrovavasi nel massimo imbarazzo. Se ratificava il trattato sottoscritto dal suo Ministro presso la Corte di Russia si metteva in aperta ostilità con l'Inghilterra: se rifiutava la ratifica perdeva l'occasione di rivindicare i suoi dritti abbattuti da questa potenza. In tale alternativa la Danimarca avrebbe voluto accedere condizionalmente, riservandosi di sostenere i trattati con le altre potenze. La corte di Londra non permise questo mezzo termine e nel 27 dicembre M.r *Drummond* si lagnò delle negoziazioni ostili che si stipulavano contro gl' interessi della Brettagna, sapendo che la Danimarca agiva con molta sollecitudine, ed in conseguenza dimandava una risposta categorica e soddisfacente sulla natura, l'oggetto e l'estensione delle obbligazioni che aveva contratte e che doveva contrarre.

Il conte di *Bernestorff* rispose a questa nota nel 31 dicembre. Egli contrastava la idea che la Danimarca contraesse delle obbligazioni ostili contro la Gran-Brettagna, o contrarie a quelle stabilite colla convenzione del 29 agosto dello stesso anno

1800. Egli espose benanche che l' abbandono momentaneo e provvisorio di un principio non aveva certamente fatto risolvere una quistione, ch' era rimasta tuttora indecisa, e che le determinazioni prese dalle nazioni del Nord di comune accordo erano in perfetta correlazione con i principii generali e permanenti, i quali, anzichè compromettere la neutralità erano diretti a vie più confermarla.

Un' ordine pressante del gabinetto Britannico del dì 14 gennaio 1801 di sottoporsi a sequestro i legni Russi, Svedesi e Danesi fu la risposta data alla suddetta nota. Lord Grenville nel dì 15 gennajo notificò il suddetto ordine ai Ministri di Svezia e di Danimarca residenti in Londra. Contemporaneamente dichiarò che il nuovo codice marittimo, che si era sanzionato nel 1780, era una innovazione nociva agl' interessi della Gran-Brettagna, al quale la Russia posteriormente aveva rinunciato per le contrattazioni avvenute fra essa o l' Inghilterra nel principio di quella guerra. Nello stesso tempo il Ministro della guerra M.r *Dunday* diè degli ordini d' impadronirsi delle isole Danesi nelle Indie occidentali, e fece armare una flotta destinata pel mare Baltico.

Queste misure rigorose imbarazzarono la Corte di Danimarca. Questa non aveva ancora ratificato il trattato del 16 dicembre. L' Imperadore, malcontento di questo ritardo, aveva richiamato il suo

ministro da *Copenaghen.* Il Re di Danimarca, temendo di perdere la protezione della Russia, si affrettò di accedere senza condizione alla neutralità del Nord mercè atto pubblico del dì 27 febbrajo 1801.

Due giorni dopo la convenzione stipulata fra la Russia, Svezia e Danimarca, cioè il 18 dicembre fu firmato un' altro trattato con la Prussia.

I tre primi articoli del trattato con la Prussia sono conformi a quei de' trattati colla Svezia e Danimarca.

L' articolo quinto sembra dimenticato: si ritrova però nella fine della convenzione, come supplimentario, e vi si prescrivono le condizioni necessarie per provare a quale nazione un bastimento appartenga.

Gli articoli 6.°, 7.° e 9.° sono rimpiazzati da un articolo, col quale l' Imperadore promette di far godere ai sudditi prussiani la protezione della sua flotta per la libertà del commercio e navigazione. Promette di più d' impegnarsi di fare accordare ai medesimi benanche la protezione delle flotte Svedese e Danese.

Quantunque in Londra non s' ignorasse che la Corte di Berlino fosse benanche concorsa nella convenzione marittima, pure non furono compresi nell' ordine del sequestro del 14 gennajo i legni prussiani. Possenti motivi obbligarono l' Inghilterra a

non rompere la pace con la Prussia. Questa non aveva colonie nelle Indie, anzi indispettita avrebbe potuto occupare l' *Annover*, e togliere al commercio Britannico il solo luogo, ove immetteva le mercanzie pel continente. In conseguenza il linguaggio tenuto colla Prussia fu pacifico ed insiememamente conciliante.

Lord *Caryffòrd*, fingendo d' ignorare che la Prussia fusse entrata nella lega del Nord, domandava al Ministro se fussero vere le voci che si erano sparse: che anzi nel 27 gennajo, dissimulando sempre, giunse perfino a comunicare le note ricevute dalle due Corti di Svezia e Danimarca, discendendo in molti dettagli per dimostrare la ingiustizia del sistema delle potenze del Nord. Rammentogli di più che la Gran-Brettagna non mai si sommetterebbe a principii, i quali, sostenendoli, produrrebbero delle dispiacevoli conseguenze.

In altra nota del 1.° febbrajo 1801 lo stesso Lord *Caryffòrd* comunicò al Ministro di Prussia la corrispondenza ufficiale, che vi era stata tra i due gabinetti d' Inghilterra e di Russia, facendo avvertire che questa non poteva essere più riguardata come potenza neutra, essendosi impegnata in guerra aperta contro la Gran-Brettagna, anche prima di combinare la pace con la Francia. Terminava la nota con dichiarazione che il governo inglese, preponderando le circostanze di Europa,

si asteneva dal domandare a S. M. Prussiana i soccorsi stipulati nel trattato di alleanza fra le due corti, e che l'Inghilterra non dubitava punto di ricevere dalla parte del suo alleato tutte le prove di amicizia che gli avvenimenti della guerra potevano esigere.

Il Ministro di Prussia nel dì 12 febbrajo rispose con molta energia. Principiava dall' oppugnare l'asserzione di Lord *Caryssòrd*, che la lega del Nord avesse per oggetto l'annullare i trattati precedenti conchiusi con l'Inghilterra, e di prendere delle misure contro di essa. Dimostrava ancora il dispiacere del suo governo per le determinazioni violente date dal gabinetto inglese contro le potenze marittime del Nord, e proseguiva, dimostrando che la condotta arbitraria dell' Inghilterra in quella occasione tendeva a sostenere delle pretensioni a danno di tutte le potenze marittime e commerciali.

« Il governo Britannico, (diceva,) si è arro-
» gato nella presente guerra, più che in tutte le
» altre, la supremazia de' mari, formandosi a suo
» piacere un codice marittimo, che sarebbe im-
» possibile a conciliare co'veri principii del dritto
» delle genti. Esso pretende di esercitare sulle
» altre nazioni amiche e neutre una giurisdizione
» usurpata, e ne vuole sostenere la legittimità sul-
» la ragione che sia divenuto un dritto imperscrit-

» tibile sanzionato da tutti i Tribunali di Europa.
» Non faccia dunque meraviglia se dopo tante
» e moltiplicate vessazioni, le potenze neutre ab-
» biano concepito il disegno e cercato il modo
» come di concerto stabilire un sistema, onde si
» fissassero i rispettivi dritti e si esercitassero
» con le stesse potenze belligeranti.

Il suddetto Ministro dichiarava inoltre che il suo sovrano aveva acceduto all' associazione marittima, poichè in essa ritrovava la base de' veri principii di equità e di giustizia. Che ad onta di ciò egli ritrovava troppo esaltato il dispiacere della Russia, la quale, in odio del governo Britannico con decreto imperiale del 24 febbrajo proibì il commercio delle mercanzie Russe che per mezzo della Prussia si portavano in Inghilterra. Questa determinazione oltre di pregiudicare il commercio de' Russi, pregiudicava anche la Prussia, poichè per la stessa sia per terra sia per mare erano immesse le mercanzie e le produzioni Russe per portarsi in Inghilterra e con tal proibizione si perdevano i lucri di commissione e di trasporto.

Questa nota rimase senza risposta. Intanto *Bonaparte* che aveva le redini del governo di Francia, seppe abilmente trarre profitto dai disgusti tra l' Inghilterra e l' Imperadore delle Russie; per cui nulla trascurò per alimentarli in quella, e lusingare l' animo di costui onde conciliarsene

l' amicizia. Di fatti i giornali francesi facevano continuamente elogi dell' Imperadore. Il di costui amor proprio era lusingato sotto tutti i rapporti : i prigionieri russi furono restituiti alla loro patria liberi e bene vestiti a spese della Francia.

L' Imperadore commosso da tanti riguardi usatigli, ed essendo in disgusto con la Gran-Brettagna, accolse le istanze di *Bonaparte*, e nel 4 ottobre 1801 conchiuse la pace con la Francia.

Per seguire il corso storico de' fatti è uopo narrare la condotta tenuta dalla corte di Svezia. Questa per lo mezzo del suo ministro in Londra comunicò una nota, colla quale espose le sue lagnanze pel sequestro imposto su i legni Svedesi, che si ritrovavano ne' porti Britannici. In giustificazione poi del trattato conchiuso fra le potenze del Nord fece osservare, che lo stesso non era che la rinnovazione delle convenzioni del 1780, e 1781, le quali dall' Inghilterra non erano state giammai dichiarate contrarie ai suoi dritti. Ciò vieppiù militava per effetto della convenzione del 1794 interceduta fra la Svezia e la Danimarca, la quale non era che una altra innovazione parziale di quella del 1780, che l'Inghilterra per molti anni dopo ch'era stata messa in esecuzione, non avea mai impugnata nè reclamata che contenesse atti ostili. Quindi conchiudeva che tosto che l'Inghilterra avesse resa soddisfazione del convoglio

arrestato nel 1798, della violazione della bandiera Svedese in Borcellona, ed avesse tolto il sequestro imposto su i legni Svedesi, il suo governo avrebbe con piacere riaperti i porti al commercio britannico. Ma che intanto il Re di Svezia aveva fatto porre un sequestro su i legni inglesi, che si ritrovavano ne' suoi porti.

Il nuovo ministro degli affari esteri Lord *Haw-Kesbury* nel dì 6 marzo rispose brevemente ad una tal nota. Dichiarò che il gabinetto inglese riguardava il trattato del 16 dicembre 1800 come una misura ostile.

Mentre che la guerra proseguiva e le potenze si scambiavano le note, le due corti di Svezia e di Russia nel dì 13 marzo 1801 firmarono un secondo trattato di amicizia, di commercio e di navigazione. Esso contiene trentasei articoli e devesi riguardare come il compimento di quello del 16 dicembre 1800. I principii circa la libertà del commercio ed il dritto de'neutri sono confirmati e viemaggiormente sviluppati. Si stabilisce ancora sul piede di una perfetta eguaglianza il saluto di mare fra i legni da guerra delle due potenze.

Da questi trattati risulta chiaro che la giustizia dirigeva sempre gli atti di Paolo Imperadore, qualora la violenza del suo carattere non lo trasportava. In questa circostanza rinunziò a qualunque superiorità, che Caterina Seconda aveva vo-

luto esercitare, e che aveva prodotti de' dissapori, che non si erano compresi che all' epoca della pace di *Wercle.*

Fra di tanto la Danimarca non aveva usato del dritto di rappresaglia per lo sequestro imposto dall' Inghilterra su i legni Danesi, per cui essa non era in guerra.

In tali turbolenze politiche alcune fregate inglesi ed armadori corsari spinti dal guadagno e dalla cupidigia violarono il territorio della Norvegia, entrando a viva forza nei porti di questa nazione per predare i legni svedesi, che ivi si ritrovavano, e commettendo ogni sorta di violenza ai sudditi Svedesi e Danesi. Il Ministro di Danimarca, che era tuttavia in Londra, fece i suoi reclami, dividendoli in due serie: la prima era quella di punire i capitani, che avevano commessi i suddetti eccessivi abusi: la seconda concerneva la restituzione de' legni. Il ministro inglese riconobbe la legittimità della prima domanda; ma in quanto alla seconda cercava di eludere la quistione, deducendo che nello stato di pochissima intelligenza fra i due governi era un' affare da risolversi quando sarebbero terminate tutte le differenze. In allora i Tribunali avrebbero deciso secondo il dritto delle genti. Finalmente nel 24 marzo 1801 Lord *Haw-Kesbury* annunciò al ministro Danese, che essendosi verificato il fatto e ritrovato confor-

me alla nota, si era ordinato senza ricorrere ai Tribunali, di restituirsi le navi predate ne' porti della Norvegia.

In quest' epoca nacque la idea del sistema di combattere gl' inglesi con mezzi che annientassero il loro commercio. Tolto questo, ogni superiorità sul mare sarebbe cessata. Immaginarono di chiudere all' Inghilterra i porti, ove maggiormente commerciava. Quelli del mare del Nord erano divenuti molto interessanti da che l' Olanda, per dir così, era sparita dal mondo commerciale. Escludere gl' inglesi dall' *Elba* dal *Weser* era un produrre loro un male molto significante. La Russia e la Danimarca si posero di concerto, e Paolo Primo vi concorse, forse senza ben calcolare gl' interessi del suo impero.

In esecuzione di un tal sistema subito un corpo di 12000 Danesi sotto il comando del Feld-Maresciallo Principe *Charles de Hesse*, che si era riunito a *Stzhac*, si pose in marcia per Pinneberg. Il Principe fece sapere al Senato di *Amburgo*, che le sue truppe l' indomani entrerebbero nella città. Gli abitanti volevano far resistenza, ed il Senato a stento li persuase di cedere alla forza. In effetti le truppe Danesi entrarono, presero possesso delle porte e bastioni della città ed imposero sequestro su tutte le navi destinate per l' Inghilterra. Tutte le mercanzie inglesi furono confiscate.

Il governo britannico fu giusto per non usare di rappresaglia contro gli *Amburghesi*, i quali erano innocenti in queste violenze.

Nel dì 5 aprile un' altro corpo di 3000 Danesi occupò *Lubecca,* ed il giorno 7 fece un' infruttuoso tentativo per impadronirsi di *Rotzbourg.* Mentre che queste cose accadevano all' imboccatura dell' Elba, il Conte di *Schaleubourg* aveva mandato al Ministro di *Annover* una dichiarazione della Prussia del 30 marzo 1801. Colla stessa dicevasi, che sulla considerazione che durante la guerra la Gran-Brettagna aveva esercitate violenze inaudite contro il commercio e la navigazione dei neutri, mettendo sequestro sui legni delle potenze marittime del Nord, che aveva commesse delle ostilità richiamando il ministro da *Copenaghen*, che una flotta inglese era stata destinata pel Baltico e per le coste della Danimarca, il Re di Prussia per difendere l' alleanza dagli attacchi diretti contro di essa, si era veduto nella necessità di ordinare di chiudersi le bocche dell' *Elba*, del *Weser* e dell' *Ems*, come anche di occupare nella Germania gli stati di pertinenza del Re d' Inghilterra.

In conseguenza di questa dichiarazione il Ministro di *Annover* conchiuse nel 3 aprile col conte di *Schalenbourg* una convenzione.

Il governo di *Annover*, non potendosi opporre

(o come alcuni asseriscono per effetto di segreta convenzione fra la Prussia e l' Inghilterra , le quali temevano che i francesi non occupassero il suddetto territorio) cedette bonariamente. Nel giorno 4 aprile 1801 24-mila prussiani presero possesso dell' *Annover* senza la minima opposizione. Si obbligarono di non alterare in minima parte l'amministrazione e gli statuti del paese , anzi di garentire l' antica costituzione , la sicurezza e la tranquillità delle persone. Ad onta di tale occupazione l' Inghilterra non impose sequestro alle navi prussiane , che si ritrovavano ne' porti britannici. Questa moderazione fu affatto estranea dal consueto modo di agire dell' Inghilterra , per cui maggiormente convalidò il sospetto di una segreta convenzione.

Intanto la guerra aveva avuto principio nel Nord. Una flotta inglese di 45 legni comandata dagli ammiragli *Hayde-Porker* e *Nelson* uscì il 12 marzo 1801 da *Yarmont* , facendo vela pel Baltico. La Danimarca non trascurò le opportune misure di difesa. Nel dì 14 gennaio il Re di già aveva ordinata una leva straordinaria composta di tutti gli uomini , che avevano meno di 45 anni. La brava nazione Danese , che aveva gravi motivi di lagnarsi degl' inglesi , corrispose con entusiasmo alla chiamata sovrana.

Il governo Britannico mise in pratica un' ultimo

tentativo per disunire la Danimarca dall' alleanza con la Russia. Spedì M.r *Vansitorht* come plenipotenziario a *Copenaghen*, il quale di concerto con M.r Drummont incaricato di affari presso quella corte, fecero al Ministro Danese delle proposizioni, che da costui mai furono rese di pubblica regione. Gli sforzi de' diplomatici inglesi furono inutili, la costanza del gabinetto Danese fu inalterabile.

Nel dì 18 marzo il Re fece una novella chiamata alla nazione, invitandola alla difesa della patria. I due agenti inglesi nel giorno 21 partirono e si ritirarono presso la flotta, la quale avvicinandosi verso il Sund, giunse il giorno 28 avanti *Cronenbourg*. L' ammiraglio *Parker* annunciò ch' egli riguardava il primo tiro di cannone da una fortezza come una formale dichiarazione di guerra. Questa minaccia fu fatta nel momento che la Gran-Brettagna aveva di già scacciati i Danesi dal mare delle *Antille*. Nel 20 marzo l' ammiraglio *Duckwarlk* ed il generale *Frippe* avevano preso possesso dell' isola S. Bartolommeo appartenente alla Svezia: nel 24 dell'Isola S. *Martino* appartenente alla Francia, nel 28 delle isole S. *Tommaso* e *S. Giovanni* e nel giorno 31 dell' isola S. *Croce* appartenenti al Re di Danimarca. Non fu che nel 29 Marzo, che il governo Danese, avvalendosi del dritto di rappresaglia, sequestrò i bastimen-

ti inglesi. Non ostante il fuoco della fortezza di *Conebourg* la flotta inglese nel giorno 30 marzo forzò il passaggio del Sund, incamminandosi per quanto fu possibile su la costa svedese. La Svezia nulla eseguì per impedirsi il passaggio, a quantunque lo stesso Re si fusse recato a *Helsingborg*.

Il motivo della condotta della Svezia in questa occasione è rimasto inviluppato nei misteri della politica. Si dubita che Gustavo Quarto nel suo soggiorno in S. Pietroburgo avesse tentato di rientrare nel godimento della metà del dritto di pedaggio (che si paga nel transitare pel Sund) del quale prima la Svezia percepiva una parte, e che per non mettere in discussione la suddetta pretensione fusse stato convenuto ch' egli non avrebbe presa parte nella difesa di questo stretto.

Nel 2 aprile 1801 una divisione della flotta inglese sotto gli ordini dell' ammiraglio *Nelson* si approssimò a Copenaghen. *Alfart-Ficher* comandante della flotta Danese, ch'era la metà di quella inglese, presentò la battaglia, la quale coprì di gloria la marina della Danimarca. Il combattimento durò quattro ore: *Nelson* fu obbligato di abbandonare tre vascelli, su' quali aveva inalberata la sua bandiera, e quantunque riportò vittoria, pure gli costò una considerevole perdita.

Nel 3 aprile s' intrapresero delle trattative per un' armestizio. *Nelson* medesimo si recò in *Copenaghen* per sollecitarne la conclusione.

Infatti nel giorno 9 aprile si stabilì il seguente armestizio.

« I vascelli armati del Re di Danimarca reste-
» ranno nello stato loro attuale relativamente al
» loro armamento , equipaggio e posizione »

» Il trattato conosciuto sotto la denominazione
» di *neutralità-armata* , sarà per quanto riguarda
» la Danimarca, sospeso per tutto il tempo , che
» l' armestizio sarà in vigore. »

« Verun vascello inglese si approssimerà al ti-
» ro del cannone de' vascelli o fortezza Danesi
» nella rada di Copenaghen.

« La durata dell' armestizio sarà di quattordici
» settimane. »

Quattro giorni dopo la conclusione di questa convenzione l' ammiraglio con 28. vascelli di linea fece vela per *Calscrona* , ove giunse nel dì 19 aprile. Essendo avanti il porto dimandò al Comandante di fargli conoscere le disposizioni della Corte di Svezia relativamente alla rinuncia dei progetti ostili , che di concerto con la Russia si erano fatti contro gl' interessi della Gran-Brettagna. Il Re medesimo , che trovavasi in *Calscrona* , incaricò il Comandante di dichiarare all' ammiraglio inglese , ch' egli era disposto ad adempiere con fedeltà gl' impegni che aveva contratti co' suoi alleati. Egli è probabile che dopo tale risposta l' ammiraglio *Hyde-Parcher* avrebbe inco-

minciate le ostilità, contro la Svezia, se non fosse sopraggiunta la nuova della catostrofe avvenuta in Pietroburgo, e che cambiò la direzione degli affari.

Paolo Primo morì la notte del 24 marzo. Il suo successore fu sollecito a far sapere all'ammiraglio *HydeParker* ch' egli aveva accettate le proposizioni dalla Gran-Brettagna fatte al suo predecessore, cioè di terminare per via di accomodo le differenze che avevano prodotta la guerra nel Nord dell' Europa. Che per altro egli fedele agl' impegni contratti con la Corte di *Copenaghen* di *Berlino* e di *Stockolm*, era deciso di agire di concerto co' suoi alleati in tutto ciò ch'era relativo agl' interessi delle potenze neutre.

Il Conte di *Pahle* ministro degli affari esteri per mezzo del quale l' Imperadore aveva fatto fare la suddetta proposta all' ammiraglio, propose la sospensione di tntte le ostilità contro la bandiera delle tre potenze coalizzate fino a che non ricevesse novelle istruzioni dal suo governo. Questa nota nel dì 20 aprile fu rimessa da M.r *Liso-Kewitsck* ministro di Russia in *Copenaghen* all' ammiraglio inglese: questi rispose di accettare la proposizione di una sospensione di armi.

In tale modo ebbe fine la guerra del Nord. L' Inghilterra accolse le proposizioni della Russia, e pretese che le cose del Nord della Germania si

rimettessero sullo stesso piede in cui erano prima dell' ostilità. In effetti l' Imperadore Alessandro scrisse al Re di Prussia e lo impegnò a ritirare dall' *Annover*, e dalle bocche dell' Elba e del Weser le sue truppe. Simile procedere fu tenuto dalla Prussia col governo Danese, affinchè questi avesse benanche richiamate le sue truppe da *Amburgo e Lubeck*. Col concorso del ministro prussiano nel quartiere generale del Principe di *Hesse* presso *Amburgo* nel giorno 7 maggio 1801 fu stabilito un' accomodo fra la Gran-Brettagna e la Danimarca, al quale si diede una forma di reciproca dichiarazione, che fu cambiata fra il suddetto principe ed il ministro inglese M.r Crowford. In seguito di tale dichiarazione le truppe Danesi lasciarono Amburgo nel dì 23 maggio.

Le truppe prussiane però non lasciarono l' Annover che dopo la ratificazione de' preliminari di pace fra la Francia e la Gran-Brettagna, il che avvenne nel 1.° ottobre del 1801. Questa circostanza confirmò la idea che la occupazione dell' *Annover* era stata concertata fra il gabinetto di *Berlino* e quello di Londra.

Nel giorno 18 maggio il sequestro messo in Russia su' legni inglesi fu tolto, e nel 4 giugno la stessa misura fu ordinata in Inghilterra pei legni russi. Lo stesso fu praticato reciprocamente fra la Svezia, Danimarca ed Inghilterra. Un con-

gresso fu aperto in S. Pietroburgo per ultimare diffinitivamente le differenze fra la Gran-Brettagna e le potenze del Nord su' dritti de' neutri in rapporto al commercio. Nel 17 giugno 1801 fu conchiusa una convenzione fra la Russia e la Gran-Brettagna, la quale stabilì le basi di un nuovo codice marittimo.

Ecco i principii adottati in riguardo al commercio de' neutri.

1.° I legni delle potenze neutre possono navigare liberamente nei porti e sulle coste delle nazioni in guerra.

2.° Questa libertà non si estende su' così detti contrabbandi da guerra.

3.° La nave, o sia la bandiera non copre le mercanzie, val quanto dire che la libertà della nave non si estende sulla proprietà nemica, di cui è caricata.

4.° Non sono riguardate come proprietà nemiche le mercanzie sieno grezze sieno manifatturate del paese in guerra, quando sono divenute proprietà de' cittadini delle nazioni neutre.

5.° Le mercanzie di contrabbando sono classificate dai precedenti trattati. In riguardo alle due nazioni contraenti si seguiranno le stipulazioni del trattato di commercio del 22 febbrajo 1797; che comprende sotto tal denominazione le armi, la polvere, il salnitro, lo zolfo, le giberne, le

selle e le briglie. I viveri ed i legni di costruzione non vi sono compresi.

6.° Si riguarderà come porto bloccato quello, ove per disposizione della potenza, che lo attacca, vi sono sufficienti legni da guerra e vicini in modo che si rende pericoloso lo entrarvi.

7.° I legni della potenza neutra possono essere arrestati quando la causa di tale determinazione sia giusta ed i fatti evidentemente chiari. Essi saranno giudicati senza ritardo, e la procedura deve essere uniforme, pronta e legale.

Una dichiarazione di spiega, che fu firmata in *Mosca* il dì 20 ottobre 1801 soggiunse, che i sudditi delle potenze neutre non erano autorizzati a trasportare direttamente le mercanzie o derrate delle colonie possedute dalle potenze belligeranti nelle possessioni continentali, nè viceversa dalla metropoli alle colonie nemiche. Fu stabilito però che i sudditi godrebbero per questo commercio degli stessi vantaggi e facilitazioni, che godevano le nazioni le più favorite, come a dire gli Stati-Uniti di America.

Gli articoli 4.° e 5.° della convenzione del 17 giugno 1801 stabilirono i seguenti altri principii riguardanti la visita de' legni mercantili.

Primo. I legni che navigano sotto il convoglio di un bastimento da guerra possono essere visitati da un legno da guerra di una potenza bellige-

rante, ma non mai dai legni di armatori o di sudditi della potenza suddetta.

Secondo. I proprietari delle navi mercantili destinate ad andare sotto il convoglio di un legno da guerra, sono nell'obbligo di presentare al comandante i loro passaporti e certificati, i quali debbono essere rivestiti delle formole convenute nel trattato.

Terzo. Allorchè un vascello da guerra ha sotto il suo convoglio delle navi mercantili e sarà incontrato da un legno da guerra di nazione belligerante, deve tenersi per quanto sia possibile fuori il tiro del cannone, ed il comandante di questo gl'invierà una scialuppa con un'uffiziale, e di accordo si procederà alla verifica delle carte e certificati che debbono contestare da una parte che il legno di guerra neutro sia autorizzato a prendere sotto la sua scorta il tale legno carico di determinata mercanzia e diretto per determinato porto: dall'altra parte il legno della nazione belligerante deve giustificare in piena regola che esso appartenga alla flotta del suo governo.

Quarto. Fatte queste verificazioni non vi sarà luogo ad alcuna visita se le carte sono riconosciute essere in piena regola, e non esiste alcun motivo valido di *sospensione di rotta*. In caso contrario il comandante del legno da guerra neutro deve arrestare o detenere il convo-

glio per tutto il tempo necessario per la visita de' bastimenti mercantili, ed avrà la facoltà di delegare uno o più ufficiali per assistere alla visita degli stessi.

Quinto. Se dopo un tale esame il comandante della nazione belligerante avesse delle forti ragioni da detenere i legni di commercio, onde procedere ad ulteriori ricerche, in tal caso deve farne avvertito il comandante del legno da guerra che li tiene sotto la sua scorta. Questi ha la facoltà di ordinare ad un' uffiziale di rimanere a bordo del legno detenuto ed assistere al giudizio che si farà nel porto più vicino ed il più conveniente alla nazione belligerante.

6.° Se una nave di commercio sarà detenuta ed inviata senza una causa giusta e sufficiente, il comandante del legno della potenza belligerante è tenuto a compensare ed indennizzare tutte le perdite e spese cagionate per effetto della detenzione. Subirà inoltre una punizione per l'atto di violenza o di frode commesso.

Con l'articolo sesto poi della suddetta convenzione fu convenuto che il compenso dovuto ai proprietari della nave ingiustamente detenuta sarebbe stato fissato con un regolamento particolare. (1)

---

(1) Il detto regolamento fu stabilito fra Lord Saint-Helens, il vice cancelliere Principe Kouravkin ed il Conte Kotchoau-

Con l' articolo settimo fu determinato che una nave per essere riguardata come proprietà del paese, del quale portasse la bandiera, dovesse avere a bordo il capitano o la metà dell' equipaggio dello stesso paese, non che le carte ed il passa-porto in piena regola.

Finalmente fu stabilito che i Re di Svezia e di Danimarca sarebbero stati invitati dall' Imperadore delle Russie ad accedere alla detta convenzione, e nello stesso tempo a rinnovare i loro trattati di commercio con la Gran-Brettagna. Questa d' altronde si obbligava in forza degli atti, che di accordo sarebbero stati redatti, di restituire sì all' una che all' altra potenza le prede che si erano fatte ed i paesi delle loro dominazioni ch' erano stati conquistati dalle armi inglesi.

Altri due articoli sono annessi a tal convenzione. Il primo stabilisce un' armistizio di tre mesi fra la Gran-Brettagna e le suddette due nazioni del Nord. Il secondo stabilisce la rinnovazione del trattato di commercio fra la Gran-Brettagna e la Russia del 21 febbrajo 1797.

Con le anzidette convenzioni la Gran-Brettagna non fece che lieve concessione, quale fu quella

bey ministro degli affari esteri di Russia. Essi egualmente firmarono una convenzione particolare (come si è detto) in Mosca il dì 20 ottobre 1801.

del così detto *Blocco sulla carta*, cioè cedendo in qualche modo ad una pretesa contanto ingiusta. Essa però ottenne la riconoscenza di due principii, ai quali attaccava molta importanza. Essi sono. 1.° che la bandiera non copra la mercanzia : 2.° che la visita possa eseguirsi anche su' bastimenti convogliati. Quanto i suddetti principii sieno in contraddizione del dritto pubblico maritimo ed in grave pregiudizio de' neutri è stato antecedentemente dimostrato.

La nuova di tal convenzione eccitò un sommo malcontento sì nella Svezia , come nella Danimarca. Erasi inutilmente versato il sangue di tanti bravi Danesi pel sostegno di un principio , che la stessa Russia avvea proclamato in faccia a tutta la Europa , e che con la sua preponderanza aveva quasi forzate le due potenze del Baltico a difendere con le armi alla mano. Quindi non deve recar maraviglia se queste due nazioni tardarono ad accedere al trattato del 17 giugno.

La Danimarca soffrì gran pena ad aderirvi. Il Conte *Bernstorff* si recò di persona in Londra per cercare alla meglio di ottenere qualche modificazione o pure qualche indennizzazione pe' tanti sagrifizi sopportati dal suo governo. Però egli era facile l' antivedere che la Danimarca , abbandonata dalla Russia , nulla avrebbe ottenuto da un gabinetto freddo calcolatore de' suoi semplici interes-

si. D'altronde la Gran-Brettagna osservava indifferentemente il ritardo di questa adesione, poichè essa seguitava a ritenere sotto il suo dominio le colonie Danesi, nelle quali esercitava un potere arbitrario. Forse fu questa la principale cagione che indusse la corte di *Copenaghen* a cedere, soggiacendo all'impero delle circostanze, e nel 23 ottobre 1801 diè la sua adesione alla convenzione del 17 giugno ed agli articoli addizionali della data di Mosca. Ciò fu conchiuso mercè un trattato firmato anche in Mosca lo stesso dì 23 ottobre dal Conte Dareskiold-Laevendahl.

La Svezia tardò molto di più ad aderire. Non fu che in Marzo del 1802 che il Barone di Stedingh firmò la convenzione in S. Pietroburgo, colla quale si dichiarava la corte di Svezia come contraente del trattato del 17 giugno e degli articoli addizionali del 20 ottobre 1801.

Siccome gli articoli di contrabbando stabiliti nel trattato del 21 ottobre 1661 tra la Svezia e la Gran-Brettagna differivano di molto da quelli stabiliti nella convenzione del 17 giugno, da ciò risultava una contraddizione, che avrebbbe dato luogo a delle novelle contese. Intanto le ostilità erano ricominciate in maggio del 1803 tra la Francia e l'Inghilterra, per cui questa giudicò conveniente ai suoi interessi di definire tutto amichevolmente colla Svezia. In effetti il Barone di Silver-

Kjelm ministro di questa potenza e Lord Haw-Kesbury Direttore di Stato degli affari esteri d'Inghilterra regolarono gli articoli per una convenzione particolare, che fu firmata in Londra nel dì 25 luglio 1803.

Questa convenzione aggiunse alla lista delle mercanzie di contrabbando l'argento in moneta, le truppe, i cavalli necessari per le armate, i legni da guerra. Di più è stabilito che i legni di crociera delle potenze belligeranti avessero il dritto di detenere i legni delle potenze neutre che andassero ai porti nemici con carichi di provvisioni, di pece, resina, catrame, canape ed in generale di ogni oggetto non manifatturato e necessario ad equipaggiare ed allestire un legno. Se il carico fusse trasportato da un legno di potenza neutra e fusse composto di prodotti della stessa potenza e di proprietà de' di costei cittadini, la potenza belligerante ha la facoltà di esercitare il dritto di compra colla condizione di pagare un beneficio del 10 per cento sul prezzo di fattura del carico fedelmente dichiarato. Il prezzo sarà fissato o dal mercato di Svezia o da quello d'Inghilterra a scelta del proprietario delle merci. Tutto ciò oltre di una indennità per la detenzione e spese che saranno occorse. Se poi il carico fosse in rotta con una destinazione dichiarata per un porto di paese neutro, e fusse detenuto per sospetto che

la sua destinazione era diretta per porto nemico, in tal caso si prenderanno degli esatti informi, e ritrovandosi essere stata ingiusta la detenzione, sarà pagata al proprietario del carico una equivalente indennità. Ciò avrà luogo quante volte il governo belligerante non prescegliesse di fare acquisto del carico, nella quale circostanza pagherà il prezzo completo che si sarebbe riscosso nel porto neutro ov' era destinato, più una indennizzazione per la detenzione e spese occorse.

Pria di progredire innanti nella storia de' trattati non dispaccia fare una brieve osservazione di dritto. È rimarcabile che sia principio inconcusso di dritto politico che le ostilità rompono, annullano tutti i precedenti ed antichi trattati e convenzioni. In conseguenza del qual principio quando due nazioni rientrano nello stato di pace, allora deve riguardarsi come necessaria la formola di rinnovare le antiche contrattazioni, altrimenti si riguardano come annullate di fatto, e tutte le precedenti concessioni rimangono nulle. La Francia poco accorta, nel trattato di Amiens che conchiuse con l' Inghilterra, tralasciò la suddetta formola di rinnovazione ch' era indispensabile. Essa non rinnovò i trattati anteriori del 1713 e 1783; ed in conseguenza avvenne che restò in vigore il dritto marittimo stabilito dall' Inghilterra, e che era prevalso nell' ultima guerra terminata per effetto

del trattato di Amiens. Come di sopra si è osservato, il trattato di navigazione e commercio firmato in Utrecht tra la Francia e la Gran-Brettagna consagrò il principio della libertà del commercio de' neutri e che la bandiera copra le mercanzie : tutte le susseguenti convenzioni fino alla pace di Parigi del 1783 furono uniformi al trattato di *Utrecht*. Il silenzio serbato dalla Francia in quello di Amiens su i precedenti trattati fece rientrare la Gran-Brettagna nell' antico dritto in riguardo alla Francia, per cui fu dichiarato il trattato di Utrecht come eccezione non richiamata in vigore, ed avvenne che l' Inghilterra riconobbe il principio del consolato di mare, in forza del quale la mercanzia nemica non è al coverto, quantunque sia sotto bandiera neutra. Questo principio era importantissimo per la Inghilterra, e pel sostegno del quale volle piuttosto mettersi in guerra colle potenze del Nord, anzichè distruggerlo.

Egli è veramente lagrimevole che la umanità debba tuttavia essere sottomessa ad un sistema immaginato in tempi non civilizzati; e mentre era stato annullato ha dovuto riprendere l' antico vigore per mezzo di quelle stesse nazioni, che credono di battere la via del progresso ed essere alla testa della civilizzazione.

Con somma soddisfazione sentiamo che la Francia e la repubblica di *Texes* hanno stabilito un

trattato di commercio, nel quale hanno adottati due saggissimi principii.

Il primo è che se una delle due nazioni contraenti si trovasse in guerra con altra potenza, l'altra parte proibirà ai suoi nazionali di prendere lettere di *marco* dannose al commercio della parte alleata. Il secondo è l'approvazione per le reciproche relazioni de' contraenti del principio, che la bandiera copra le mercanzie. Ci auguriamo che questi saggissimi principii sieno comunemente adottati e seguiti.

§. 3.°

Ricapitolazione de' principii nascenti dalla neutralità e dai trattati circa la bandiera.

Egli è fuori dubbio che debba reputarsi un'atto ingiusto ed un aperta violazione del dritto delle genti e di tutte le leggi di equità, il non rispettare le bandiere neutrali, l'arrestare in alto mare le navi e condurle ne' porti nemici, sottoponendole a sequestro e non rilasciandole che dopo confiscate le merci, e ciò sotto il pretesto che esse sieno produzioni ed industrie appartenenti agli Stati belligeranti.

Allorchè la bandiera è neutra ed il carico imposto sul legno non è contrabbando di guerra, ad alcuno non è concessa la facoltà di scrutinare se

la mercanzia, che rattrovasi a bordo, sia o pur nò proprietà de' neutri, se sia per commissione ricevuta dai negozianti di uno stato belligerante, o pure per di costoro conto. Deve riguardarsi molto infelice la posizione de' neutri, quando la loro bandiera non copra le merci caricate sulle navi. Essi sono in una continua angustia; poichè temono che le nazioni belligeranti trasgrediscano ad ogni istante i riguardi dovuti alla loro bandiera, elevando dispute sulla proprietà de' carichi. Da ciò avviene che una nazione invece di godere il frutto di una placida e quieta tranquillità e di essere in un sicuro esercizio del suo commercio ed industria è costretta di astenersi dalla navigazione per evitare una rovina ed oppressione. In tale stato la pirateria tiene luogo di guerra e la forza è solo quella che subentra alla giustizia: le navi neutre rimangono rinchiuse ne' loro porti per non andare incontro a' pirati e ad oppressori, che le spoglierebbero delle loro proprietà.

Se indubitatamente la neutralità è lo stato pacifico e tranquillo di una nazione con quelle che sono in guerra, non deve la medesima trovare alcun' ostacolo nel libero esercizio della navigazione e del commercio sia su tutti i mari, sia ne' porti neutri che in quelli aperti delle potenze belligeranti. Il vantaggio, che queste accidentalmente fruiscono dal commercio de' neutri, non è una ragio-

ne sufficiente per impedirlo ed in tal modo abbattere direttamente i principii del dritto marittimo. Egli è un' assurdo, che i neutri debbano rinunziare ad un' utile diretto dal perchè un' indiretto ne godono gli abitanti di una nazione in guerra.

Quando i popoli neutri si astengono dal favorire alcuna delle potenze in guerra, possono continuare ad essere nello stato politico e commerciale, nel quale si ritrovavano prima della guerra; insomma seguitano ad esercitare ciò che facevano. Occupa il primo posto la facoltà di esercitare il commercio con tutto il Mondo, quando il suo scopo sia quello del traffico e della industria, come ne' tempi di pace ed a seconda de' propri interessi. Non è da imputarsi l' utile che una nazione ritrae come neutra, togliendolo in parte alla nazione belligerante. Questo è un giudizio stravagante ed ingiusto. Non è la nazione neutra l' autrice del male che la guerra produce al commercio de' belligeranti. La conseguenza dell' azione giusta è permessa, nè deve servire di motivo per impedirla sia direttamente sia indirettamente. Chi, serbando la debita distanza, fa un cavo nella sua terra, non produce danno ad alcuno.

Il dritto il più grande ed il più prezioso dei neutri è quello di liberamente portare i loro legni coperti dalla propria bandiera in mezzo le flotte belligeranti, in tutti i mari, in ogni porto, ed

in ogni città marittima che non sia nè stretta da blocco nè da un' assedio formale , senza che il suo commercio e navigazione sia nella menoma parte disturbato.

Il mare è comune a tutti i popoli , a tutte le nazioni. Tutti possono usarne purchè l'uso sia entro i limiti del dovere.

Nelle ultime epoche la maggior parte delle potenze diedero degli esempi di giustizia nell' ammettere in tempo di guerra la libertà della navigazione e del commercio de' neutri (1). Tali principii di dritto naturale e delle genti non hanno uopo di dimostrazioni : sono chiari ed indipendenti dalla condotta giusta o ingiusta di una potenza umana. Le opinioni erronee di coloro che mal li conoscono , o che fingono di non conoscerli , e li violano e li trasgrediscono , perchè ai di loro interessi conviene il manometterli , non li rende perciò meno autorevoli e non obbligatorii ?

Le famosa Elisabetta nell' opporsi ai Fiamminghi , che pretendevano la libertà del commercio , anche per le munizioni da guerra , non ebbe mai idea che si potessero arrestare le navi cariche di mercanzie innocenti. La di lei adesione alla suddetta dimanda non fu che la osservanza della mas-

(1) Tutto ciò l' abbiamo chiaramente rilevato nel paragrafo della storia de' trattati.

sima, che il commercio de' neutri co' belligeranti sia libero. *Seldeno* rapporta che le città ansiatiche dimandarono di esercitare colle loro navi ogni sorta di commercio, ed anche quello delle armi. Il medesimo è di opinione che un tal commercio debba anche permettersi, quando fosse il ramo principale d'industria della nazione che fornisce indistintamente le armi a tutte le nazioni belligeranti. Coi suddetti principii il medesimo autore implicitamente ammette che il mare sia libero a tutti i popoli neutri per lo esercizio del commercio.

Premessi i suddetti principii egli è incontrastabile la massima del dritto delle genti, che le potenze neutre possano liberamente esercitare il loro commercio colle nazioni belligeranti nello stesso modo che seco loro commerciavano in tempo di pace, colla condizione di non immischiarsi sotto qualunque rapporto negli affari della guerra.

In conseguenza di ciò la massima contraria è abbominevole come tendente a rendere la condizione de' neutri peggiore di quella de' belligeranti. Questi altro non possono pretendere che l' esercizio de'dritti che lo stato di guerra concede. Voler restringere alcuni dritti per via di principii assurdi e privare i neutri di provvedere alla loro prosperità e conservazione, è lo stesso che costringerli ad abbandonare lo stato di neutralità per assumere la difesa de' proprii dritti naturali.

Dagli stessi principii risulta l'altra conseguenza, cioè che la bandiera neutra copra indistintamente le mercanzie, purchè non sieno contrabbando da guerra. Essendo libero il commercio de' neutri (come più sopra si è detto), al pari che quello il quale si esegue per commissione, ne segue che le navi libere rendono liberi gli effetti sulle stesse caricati. Tutti convengono, che ritrovandosi effetti, e sieno benanche di contrabbando da guerra in un luogo neutrale, gli stessi sono al coverto da ogni insulto degli avversari. È consentimento comune che un nemico non possa attaccare il suo avversario, nè impadronirsi di qualunque siasi cosa, quando o l'uno o l'altra si ritrovi in luogo neutro. È fuori dubbio ancora che le navi neutre sono considerate come luoghi neutrali; ed in conseguenza ancorchè le navi sieno caricate di merci nemiche, non hanno dritto i belligeranti di disturbarle a causa del loro carico; mentre tanto è il togliere le merci da un bastimento neutrale, che il toglierle da un territorio neutrale; ed è perciò che la bandiera neutrale copre le merci di qualunque natura sieno ed a qualunque nazione appartengano, purchè non sieno di quelle di contrabbando da guerra. Questo principio non solo è incontrastabile per se stesso (come replicate volte è stato dimostrato), ma benanche perchè è divenuta una regola di dritto internazionale, essendo stato adottato in moltissimi trattati.

Se l' orgoglio e la prepotenza de' più forti introdusse il barbaro costume di non rispettarsi le bandiere neutre (1), questa pretensione diè causa ad infinite contestazioni, ad armamenti di flotte, ad ostilità, odii ed antipatie fra molte nazioni. Oggi che una lunga pace ha messe diverse nazioni nel caso di formarsi delle imponenti flotte, e che i progressi nell'arte sono generali, non è più dato ad una sola nazione di credersi nello stato d' imporre leggi alle altre.

Oltre a tutto ciò ripugna alla moderna civilizzazione osservare ancora essere in vigore principii contrari al dritto delle genti, al dritto di natura ed al dritto convenzionale. A togliere tante mostruosità ed essere conseguenti ai principii del bene dell' umanità, che da per ogni dove si proclamano, dovrebbero i governi riunirsi di buona



(1) Luigi XIV (si riscontri la storia de' trattati) vedendo sotto i suoi ordini una formidabile marina si credè essere divenuto l' assoluto padrone de' mari, e pubblicò l' ordinanza del 1681, ove ad onta de'trattati conchiusi, coll' articolo settimo stabilì che la bandiera non copre la mercanzia e che la bandiera nemica rende nemica la mercanzia. L' Inghilterra egualmente divenuta la potenza più forte del mare pretese esercitare un dominio universale sugli stessi, togliendo alle altre nazioni la libertà di navigare. Ciò si faceva per sottomettere gli altri popoli al suo commercio, alla sua industria ed alla forza della sua marina.

fede e sanzionare per regola generale la libertà de' mari , e la inviolabilità della bandiera. Se ciò avesse luogo, la pace farebbe risentire al commercio tutti i benefici effetti che nascono dalla stessa, e la guerra non farebbe sentire ai popoli tutti i danni che produce. Quando la bandiera copre il carico, le mercanzie sono trasportate franche e sicure al loro destino , ed i turbini della guerra non agitano le nazioni e così i mali sono in parte mitigati.

Capitolo Sesto

CONTRABBANDO DA GUERRA.

Nella storia de' trattati, che nel capo precedente al § 2.° abbiamo tracciata, diverse fiate si è discorso de' contrabbandi da guerra. Ivi si è parlato in generale e del modo come nelle diverse contrattazioni si è tenuto ragione del contrabbando: ora è uopo discendere ad un' esame speciale dello stesso, ed affinchè se n' abbia un' idea adeguata è uopo classificare le merci che vanno sotto la denominazione di contrabbando da guerra, ed esaminare e discutere la quistione, se la bandiera copra o pur no simili mercanzie.

Per porre termine alle infinite contestazioni sul commercio de' neutri e dopo una lunga ed ostinata disputa fra gli scrittori del dritto pubblico in riguardo al commercio fra i neutri ed i guerreggianti, alla perfine è prevalsa la seguente dottrina.

Che i neutri possono liberamente esercitare il loro commercio: che siffatta libertà soffre restrizione per i generi detti di contrabbando da guerra: che tale restrizione al commercio de' neutri si estenda anche alle città, fortezze, e finalmente alle armate trincerate, le quali si trovano circondate, o bloccate dal nemico con animo di ridurle ad arrendersi per fame.

In conseguenza di questa dottrina si è fatta una distinzione fra mercanzie comuni e le così dette *contrabbandi da guerra.* Le prime non hanno alcun rapporto con la guerra e sono rimaste totalmente libere al commercio de' neutri. Le seconde hanno un rapporto diretto con la guerra e sono divise in due classi dai pubblicisti. Nella prima classe si comprendono le provvisioni di guerra e di bocca, o sia le merci destinate per un porto, una piazza, o per un luogo qualunque assediato, bloccato o investito formalmente. Alla detta categoria appartengono le truppe, le reclute, i marinaj per servizio delle potenze belligeranti, i bastimenti e qualsivoglia nave di trasporto destinati per una spedizione militare, i legni da guerra costrutti nel porto neutro per conto e servizio de' guerreggianti ed inviati verso i loro stati, le armi offensive e difensive, la polvere, le palle, il legname e tutti quegli oggetti che servono per la costruzione ed armamento delle flotte, i cavalli, i muli ed i viveri in occasione di assedio o blocco.

Nella seconda classe sono compresi i ferri, la canapa, la pece, gli attrezzi di nave, il danaro ed ogni altra cosa, senza de' quali non si potrebbe continuare la guerra, e che sono spediti per l'uso e servizio delle fortezze, squadre ed armate nemiche.

Se gli anzidetti oggetti si ritrovano a bordo di

un bastimento neutro diretto verso una potenza in guerra, e sieno caricati per conto ed uso di questa, lo che può risultare facilmente della verificazione delle carte, in tal caso possono essere predati e confiscati. È uopo però che ciò avvenga in alto mare. Sarebbe un'azione non solo non permessa, ma benanche criminosa, e dir si potrebbe pirateria, se la preda e la confisca de'suddetti oggetti si facesse non nel mare, ma ne' porti, nelle baje e sotto il tiro del cannone di una potenza neutra. Sarebbe colpa il visitare soltanto i legni in simili luoghi e delitto il predarli. Niun pretesto rende scusabile l' atto di violentare l'altrui giurisdizione.

Avvertasi che ove le merci fussero di guerra ma non destinate per uso de' belligeranti, nè da costoro acquistate, il predarle non è un'atto giusto, e predandole si ledono i dritti di un proprietario neutro, e si toglie alle nazioni neutre la facoltà di esercitare il commercio con tutte le altre. Tali dritti sono sacri ed inviolabili.

Sogliono i governi ne' loro trattati specificare gli oggetti che sono compresi nella rubrica di contrabbando da guerra. Questi trattati hanno forza di legge nelle circostanze di guerra. In appoggio di tal fatto è necessario citare degli esempi.

Il trattato del 1742 fra la Danimarca e la Francia, e quello del 18 luglio 1748 fra la Spagna e la stessa Danimarca sono simili fra loro. In essi

si classificano i generi di contrabbando da guerra, che fra queste nazioni sono di stretto dritto perchè convenuti. Negli articoli 26 e 27 se ne fa la classificazione, e sono cioè armi da fuoco ed altre sorte di armi co' rispettivi assortimenti, cannoni, moschetti, mortai, bombe, granate, affusti e polvere.

Nelle suddette due convenzioni, come in altre, non sono compresi i cereali o altre provvisioni di viveri. Di fatti la regina Elisabetta nel 1597 non volle permettere alla Danimarca ed alla Polonia di trasportare viveri in Ispagna. Ella si fondò sul principio che in tempo di guerra è permesso di ridurre alla fame il nemico per obbligarlo a chiedere pace.

Per le nazioni che non hanno trattati di commercio e navigazione che classificano i generi di contrabbando, è necessario che nelle loro dichiarazioni sieno moderate; giacchè non è giusto che i neutri soffrano nel loro commercio. Quindi debbono essere compresi nella categoria di merci di contrabbando solamente quelle che hanno per oggetto l'azione offensiva. Quando si oltrepassa questo limite è immoderata la pretesa de' guerregianti che diviene onerosa ai neutri. Merita un'elogio eterno la saggezza de' principii stabiliti nel trattato di commercio del 10 settembre 1785 concluso all'Haye fra la Prussia e gli Stati-Uniti del Nord-

America. Fra gli altri articoli si legge il tredicesimo così conceputo:

» Nel caso che una delle due potenze contraenti
» si ritrovi in guerra con un' altra potenza, è con-
» venuto, che ad oggetto di prevenire le difficoltà
» e le discussioni che ordinariamente nascono in
» riguardo alle mercanzie, chiamate di *contrab-*
» *bando*, come armi, munizioni ed altre provvi-
» sioni di simil genere, nessuno di questi oggetti
» caricati sulle navi de' cittadini delle due nazioni
» contraenti, e destinati per il nemico sarà calcola-
» to come contrabbando da guerra al punto di es-
» sere confiscato e predato. Ciò non ostante sarà
» permesso di arrestare i legni e gli effetti, che
» saranno ritenuti per tutto il tempo necessario a
» prevenire gl' inconvenienti ed i mali che potreb-
» bero sorgere se i detti oggetti pervenissero al
» loro destino. In tal caso però si concederà un
» compenso proporzionato alla perdita occasionata
» dall' arresto, e sarà oltre a ciò permesso al pre-
» datore d' impiegare a proprio profitto tutte o
» parte delle merci arrestate, pagandone al pro-
» prietario l' intero valore. La base del prezzo
» sarà quello che si sarebbe ottenuto secondo il
» corso della piazza del luogo, ove il legno era
» destinato. Se il padrone del legno consente a
» vendere le mercanzie, non sarà neppure condot-
» to al porto, ed ove vi fosse giunto, sarà tosto

» lasciato in libertà , potendo a suo bell' agio pro-
» seguire la navigazione.

Ritornando al principio, che le nazioni guerreggianti non debbono stabilire nelle loro dichiarazioni delle condizioni onerose ai neutri , ne viene di conseguenza che nelle convenzioni di neutralità si deve fissare con chiarezza ed equità ciò che sia permesso e ciò che sia vietato ai neutrali. Si abbia però sempre presente che lo stato di neutralità è una continuazione dello stato precedente.

Premessi questi principii ne risulta che se il commercio de' generi detti *contrabbando da guerra* sia di gran vantaggio ad una nazione neutra , non si può pretendere certamente un totale e doloroso sagrifizio. S'immagini che , sia per la fisica disposizione del clima , sia per la natura dell'industria, una nazione tanto in tempo di pace che di guerra ritragga la sua sussistenza e la ricchezza dal commercio de' generi , che sono nella classe di quelli di contrabbando di guerra, come sono il ferro, lo zolfo , il nitro , gli alberi da taglio , una gran coltura di canapa , numerose fonderie di armi, certamente non può la stessa essere privata della vendita de' suoi prodotti naturali ed industriali pel vantaggio de' guerreggianti. In tal caso le potenze in guerra debbono contentarsi della sola imparzialità della vendita e commercio della nazione neutrale. In effetti esercitando questa un traffico im-

parziale e senza disegno di nuocere a veruno dei guerregianti, può continuare nell' esercizio del suo commercio come prima della guerra, ed i belligeranti non hanno ragione di lagnarsene, per cui se per caso qualunque avvenisse che qualche nave carica di simili oggetti fosse arrestata, deve essere rivaluta di ogni perdita da chi la preda e la sequestra.

Lo astenersi di provvedere oggetti di contrabbando da guerra ai combattenti non è un rigoroso dovere di giustizia per quei neutri che non l' abbiano promesso. Ove poi siavi un qualche patto espresso in un trattato è d' uopo eseguire la convenzione. È principio di equità che non si possa pretendere una rigida proibizione, quando dessa è rovinosa per la nazione neutra.

Ricordasi ciò che fece il saggio *Pietro Leopoldo Gran Duca di Toscana* nella guerra accaduta durante il suo regno. Proibì ai suoi sudditi di prendere parte nella guerra con mezzi diretti ed immediati, ma volle che i suoi porti restassero nello stesso stato in cui erano prima della guerra. Difatti siccome Livorno vendeva e provvedeva armi, navi, uomini ed altri generi di *contrabbando di guerra*, così prescrisse di proseguirsi lo stesso commercio indistintamente con tutti, colla sola riserva di non portarglieli.

Ed in verità non si può osservare una neutra-

lità più esatta di quella di concedere la stessa cosa a tutte le nazioni belligeranti. In tal caso la nazione neutra è sempre imparziale, sia che accordi tutto a tutti, sia che neghi egualmente tutto a tutti. In questa seconda circostanza la sua posizione diviene molto infelice: essa si priva del commercio di moltissimi generi, e sono pregiudicati immensamente coloro, i quali avendo ne'loro magazzini abbondanza di merci di contrabbando al nascere di una guerra, si trovano nella dura condizione di dovere tenere oziosi ed inutilizzati i loro capitali fino alla repristinazione della pace. Al contrario, concedendo a tutti il commercio de' loro generi, prende più vigore e moltiplica le sue operazioni, trovando più facile smercio e contemporaneamente provvede ai bisogni de'belligeri ne' porti neutri. Sul proposito il nostro troppo celebre *Galiani* osserva che se tutti i neutri negassero ai belligeranti i mezzi di seguitare la guerra, questa cesserebbe ritrovandosi chiusi i porti neutrali.

Aggiungasi a tutto ciò, che quando i neutri vendono a tutti indistintamente si toglie ai governi l' imbarazzo di continui reclami, si prevengono le controvvenzioni, si chiude l' adito ai guerreggianti di querelarsi. Nel tempo stesso si lascia ai negozianti largo campo di fare le loro incette e tranquillamente procacciarne de' beneficii, i quali ridondano sempre in vantaggio delle nazioni.

Non è solamente la perfetta eguaglianza verso amendue i guerreggianti, che caratterizza la neutralità, ma benanche la continuazione nello stato delle relazioni morali, nel quale trovavasi il neutro verso de' due belligeranti prima di accendersi la guerra; in conseguenza bisogna avere anche presente qual commercio esercitavano prima della stessa i neutri. Se una nazione non avesse in alcun tempo fatto traffico di munizioni di guerra e lo intraprendesse con una delle nazioni guerreggianti quando la guerra è accesa, allora darebbe de' giusti sospetti, ed in conseguenza sarebbe lo infrangere la neutralità.

Ogni nazione magnanima, che ha stima di se stessa, deve astenersi dall' infrangere le leggi e le costumanze favorevoli ai neutrali; e deve abbandonare tuttociò che le produce un momentaneo e passeggiero vantaggio a discapito de' neutri. Quando si rispetta il dritto delle genti, il Mondo intero fa plauso ed encomia.

Se la Inghilterra avesse sempre seguito il principio proclamato dalla celebre Elisabetta nel 1575 per mezzo de' suoi ministri Guglielmo Winter e Roberto Beâl notificato all' Europa, cioè che gli Olandesi non avevano dritto di predare i legni destinati pe' porti di Spagna, dal perchè questa era in guerra con l' *Olanda*: Se il parlamento inglese

avesse seguita sempre la decisione di quello del 1653, il quale fece rispondere all'inviato di Svezia, che tranne le munizioni di guerra, gli Svedesi erano padroni di commerciare di qualunque genere di merci, in qualunque luogo e con qualunque nazione: Se l'Inghilterra avesse ricordato ciò che nel 1744 (tempi a noi più vicini) Lord *Conteret* Segretario di Stato in Londra dichiarò in nome del suo Re al Ministro di Prussia, cioè che ai sudditi delle potenze neutre era libero il commercio da per tutto, purchè si astenessero dal portare munizioni di guerra ai nemici della Gran-Brettagna, o viveri nelle piazze bloccate dalle sue forze di terra e di mare: Se infine avesse sempre seguiti questi suoi pubblici atti officialmente comunicati, la sua Storia sul dritto pubblico marittimo avrebbe una macchia di meno, ch'è di onta ad una gran nazione.

Dall'esposizione di tutti gli anzidetti principii risultano ad evidenza i seguenti corollari.

Che la libertà assoluta del commercio de' neutri sia una massima ineluttabile.

Che le sole restrizioni a farsi sono il non essere permesso d'introdurre nelle piazze assediate e strettamente bloccate, reclute, munizioni da guerra e viveri.

Che non sia permesso alle nazioni, le quali non

hanno mai fatto commercio degli articoli detti di contrabbando da guerra, d' intraprendere questo ramo di commercio nuovo per le stesse.

Che ciò facendo si mette in dubbio la perfetta neutralità.

Che i neutri possono proseguire il loro traffico per tutti quegli oggetti che sono loro produzioni e delle quali hanno sempre fatto ramo di commercio, purchè però sia fatto con tutti egualmente senza eccezione o preferenza alcuna, ed in conseguenza seguiteranno ad esercitare con le nazioni belligeranti, quello stesso commercio ch' esercitavano prima della guerra.

Che per i neutri non avvi guerra: i belligeranti sono loro amici, ed a costoro deve apprestarsi tutto ciò che si appresta a tutti gli altri popoli che sono in piena pace; queste prestazioni però debbono essere imparziali, e la imparzialità deve estendersi non solo alle operazioni commerciali, ma benanche ai meri atti ufficiosi di umanità.

E finalmente che ne' propri porti non v' è dubbio che i neutri possano vendere ai belligeranti qualunque oggetto di guerra. Tutto al più per evitare quistioni si può proibire l' arrollare soldatesche ed il reclutare i marinai.

Si avverta però che tutti gli esposti principii sono sommessi alle proprie contrattazioni. Spiegasi meglio la idea. Se un governo si fusse obbligato

mercè un trattato, che in caso di guerra si asterrebbe dal trafficare ne' suoi porti gli oggetti di contrabbando, e classificando e specificando quali essi sieno e che si conviene d'interdirsi, in tal caso deve starsi ai patti. Se poi non esiste alcun trattato, il commercio deve essere libero: appena possono aver vigore le piccole eccezioni di sopra enunciate, le quali non sono di dritto, ma di mera convenienza. Abbiasi sempre presente però che la base fondamentale ed inalterabile della neutralità è la imparzialità la più perfetta.

Capo Settimo.

DEL BLOCCO.

Tralasciando la etimologia della parola *blocco*, ch' è stata oggetto di moltiplici sentimenti, dirò che in termine marittimo il *blocco* è quell' atto, col quale ordinariamente si circonda un porto, invigilando su tutte le sortite e l' entrate con custodirle diligentemente con dei legni da guerra, affinchè veruna nave, per piccola che fusse, non possa nè uscire nè entrare senza essere veduta e presa. Così dicesi *porto bloccato*, allorchè tutti i passaggi dalla parte di mare sono chiusi.

Bourdè (manuale de' marini) dice « *Porto bloc-*
» *cato* è quello, ove sono occupate tutte le sor-
» tite ed entrate, guardandosi rigorosamente con
» i legni da guerra in modo che non si possa nè
» uscire, nè entrare senza essere presi.»

Ordinariamente il blocco è un' assedio, per mezzo del quale non si tenta di ridurre la piazza ed il porto con la viva forza, ma per via di fame, e per lo più si pone per devenirsi ad una convenzione, impedendo la uscita ai legni da guerra, o incitandoli ad una battaglia navale, come avvenne in Cadice nell'ultima guerra. Spesso lo scopo del blocco è d' impedire o danneggiare il commercio.

Il dritto delle genti permette di sottomettere al blocco le sole piazze forti ; ed è perciò che dovrebbero essere esenti da ogni blocco, le città , i porti di commercio non fortificati , le rade e le imboccature de' fiumi non armate. In dritto nessuno può dichiarare bloccato un luogo , ove non esistono fortificazioni , non vi *abitano* nemici , e non vi è alcun legno da guerra. Un' abuso cotanto orribile si è veduto messo in pratica nelle ultime guerre dalle nazioni le più civilizzate.

Ingiuste e figlie dell' orgoglio e dell' avarzia delle nazioni belligeranti sono state le dichiarazioni di porre in istato di *blocco* luoghi lontani e dispersi su coste intere degli Stati , de' Regni , degl' Imperi , in guisa che tutte le forze della potenza , che lo dichiarava , non sarebbero state bastanti per investirli. Ciò fu denominato « *Blocco sulla carta.*

Da queste oppressive dichiarazioni si giunse a riguardare per nemico ogni individuo appartenente allo stato , col quale si era in guerra , ed egualmente qualunque individuo delle nazioni neutre ; per cui non si arrestarono soltanto i legni da guerra de' nemici , ma benanche quelli di commercio de' neutri. Questi erano arrestati per effetto della dichiarazione di *blocco* , come in appresso vedremo. Per effetto di tale principio una quantità di privati , che viaggiavano tranquillamente per affari e per ispeculazioni commerciali dirette pe'soli loro

particolari interessi, furono fatti prigionieri. In tal modo si fece la guerra a chi non era nè nemico nè offensore. È facile da tuttociò comprendere che le suddette disposizioni di *blocchi* furono dettate con la mira di estendere il dritto di conquista anche sulle proprietà de'privati. Un tal dritto in tempo di guerra può esercitarsi sulle sole proprietà del governo. Il patrimonio de' privati non è dello stato e la preda del conquistatore deve cadere semplicemente sulle proprietà di questo, risparmiando sempre, per quanto fia possibile, nel caso di guerra le proprietà particolari. Il dritto dei guerreggianti è limitato ad impedire d'introdursi viveri e munizioni ne' porti bloccati ed a togliere ogni comunicazione fra il porto ed il mare. Tale dritto si assimila a quello, che ha un generale di armata di terra, d'impedire di provvedersi la piazza nemica di viveri, riguardandosi come atto ostile se altri le presta soccorso. Per lo esercizio di siffatto dritto è uopo che le strade tutte che menano alla piazza o distretto bloccato, sieno per ogni dove guardate dalla truppa, e che nella stessa non si possa entrare senza incorrere in un'imminente pericolo. Da ciò segue che le potenze marittime belligeranti sono autorizzate finchè lo possono, d'impedire per lo mezzo delle loro flotte, che i neutri non esercitino co' porti bloccati un commercio non permesso e pregiudizievole alla nazione bloccante. Egli è perciò che nello stretto di-

ritto il *blocco* debba avere per oggetto un' operazione militare e la guerra, e non mai che il suo scopo sia quello d' impedire o disturbare il commercio de' neutri. Su tal ragione è fondata la massima che non possonsi mettere blocchi ai porti e piazze di semplice commercio, come sopra si è avvertito. Di più per le piazze e porti, ove per dritto il *blocco* è permesso, lo stesso deve essere effettivo in modo che un legno non possa tentare di romperlo senza esporsi al pericolo di essere catturato dai legni che bloccano il porto. In caso contrario ne avverrebbe l' inconveniente, che se il *blocco* non fosse effettivo, una nazione belligerante impedirebbe tutto il commercio delle coste e dei porti per effetto della sua dichiarazione che li ha dichiarati bloccati, locchè è in sommo pregiudizio de' neutri e contro ogni principio di dritto pubblico.

Per altro l' abuso è stato portato tant' oltre che diverse volte si sono predati i legni neutri perchè questi si dirigevano in qualche porto dichiarato bloccato, mentre un blocco effettivo non esisteva. Si è giustificata la preda sul principio che non si era rispettata la proibizione. Si dica piuttosto che un tale abuso si è commesso, poggiandolo sulla sola forza.

Quando però il *blocco* dichiarato è effettivo ed a norma de' principii di dritto, allora il tentare

di romperlo deve riguardarsi come un' atto ostile ; ed in conseguenza la nazione , che blocca , può giustamente vendicarsi , facendo di buona preda il legno che ardisce d' infrangere le leggi della guerra. In tal caso il neutro non ha dritto di dolersi, poichè la potenza che blocca , non fa che intercettare i mezzi di difesa al suo nemico. Il neutro aumenta le di costui risorse quando tenta di portare soccorso ai bloccati , per cui a buon dritto la nazione bloccante può impedirlo. Lo stato della guerra autorizza a privare l' inimico di tutti i mezzi , che lo pongono nel caso di aumentare le forze.

Premessi i suddetti principii è del massimo interesse il percorrere i vari manifesti ed istruzioni emanati dalle potenze belligeranti nelle ultime guerre. Non si daranno esempi di tempi a noi molto lontani , e si dimostrerà che quantunque per fortuna della umanità la guerra siasi spogliata da tanti orrori , pure nel ramo de' blocchi i progressi sono stati lentissimi. E sebbene molte nazioni avessero convenuto ne' principii con diversi atti e pubbliche convenzioni , pure nell' esecuzione non si sono sperimentati gli analoghi effetti , come si aveva dritto a pretendere. Le nazioni , che si credono , e forse con ragione, le più avvanzate nella via del progresso , sono quelle che hanno vieppiù calpestato il sacro dritto delle genti.

Era riserbato alla saggezza di *Caterina* Imperadrice delle Russie il proclamare principii equi ed analoghi al dritto delle genti. Nella sua dichiarazione del 28 febbrajo 1780, che fu comunicata alle nazioni marittime, ella stabilì i seguenti principii.

« 1.° Che fusse libero ai neutri di navigare di » porto in porto e sulle coste delle nazioni in » guerra.

« 2.° Che gli effetti appartenenti ai sudditi delle » potenze in guerra sieno liberi su' vascelli neu» tri, ad eccezione delle mercanzie di contrab» bando.

« 3.° Che per determinarsi un *porto bloccato* e » dirsi veramente tale, bisogna che la nazione, » che lo dichiara in istato di blocco, abbia dei » legni da guerra stazionati avanti il porto, e » sufficientemente prossimi, affinchè vi sia peri» colo imminente per entrarvi.

La Danimarca e la Svezia fecero anch' esse simili dichiarazioni, ammettendo gli stessi principii, e le notificarono alle potenze marittime. Di poi queste due nazioni fecero una convenzione marittima nel 9 luglio 1780 pel mantenimento de' suddetti principii conosciuta sotto il nome di *Trattato della neutralità armata*, ove per la terza quistione di dritto si convenne che per porto bloccato s' intendeva quello ch' era perfettamente guardato, ed

ove un legno qualunque che tentava di penetrarvi si esponeva ad essere catturato ; in conseguenza di che la potenza belligerante doveva stazionarvi dei legni da guerra prossimi al porto dichiarato bloccato talmente da esservi pericolo per penetrarvi.

Che i blocchi dovevano essere effettivi e per una conseguenza di operazioni militari , non potendo avere per unico oggetto il disturbo ed il danno del commercio de' neutri.

La Francia e la Spagna fecero plauso ai principii stabiliti nella dichiarazione della Russia , e n' esaltarono la saggezza e la politica.

Le suddette due nazioni risposero anche alle dichiarazioni della Danimarca e dalla Svezia.

La Corte di Versailles in data del 27 luglio 1780 rispose alla Danimarca, che i principii della neutralità armata erano il più gran vantaggio , che la guerra , la quale esisteva , poteva produrre all' Europa. Di più il Re di Francia dichiarò che i principii saggi ed illuminati , che la Danimarca proclamava erano interamente conformi a quelli che la Francia aveva adottati fin dal nascere della guerra.

La risposta di adesione della Spagna fu del 7 agosto 1780.

Una simile risposta di approvazione de' suddetti principii fu fatta alla Svezia. La Russia aveva invitati gli Stati-generali ad accedere alla *neutrali-*

tà-armata nel 3 aprile 1780; ed in effetti nel 24 dicembre dello stesso anno il Presidente dell' Olanda firmò in S. Pietroburgo l' adesione del suo governo. Le ratifiche furono cambiate nel 24 febbrajo del 1781.

La Prussia accedè il dì 8 maggio 1781; e l' atto di adesione fu firmato dal Conte *Goartz* in nome del Re.

L' Imperadore Giuseppe Secondo benanche aderì ai principii della *neutralità-armata* ed il suo atto di adesione fu del 9 ottobre 1781.

Il Portogallo egualmente aderì alla convenzione marittima mercè un trattato che il Sig. *d' Harte-Mortado* ministro in S. Pietroburgo concluse nel 13 luglio 1782.

Il Re delle due Sicilie parimenti concorse nei suddetti principii nel dì 10 febbrajo 1783 per mezzo del suo ministro in S. Pietroburgo.

L' Inghilterra non aderì nè riconobbe formalmente i principii stabiliti in queste convenzioni di dritto pubblico marittimo, essendo gli stessi contrari al sistema che aveva seguita e che non intendeva abbandonare. Siccome le circostanze del momento la consigliavano a non opporsi, così rispose con arte, mascherando le sue future deliberazioni, che avrebbe regolate a seconda degli avvenimenti. In fatti la risposta data alla Russia è piena di proteste di amicizia e di assicurazioni che la ban-

diera Russa sarebbe stata sempre rispettata a norma del dritto delle genti e delle convenzioni commerciali esistenti. Infine disse che si augurava che non accadrebbero irregolarità, avendo date le analoghe disposizioni per un'esatta vigilanza (1).

Da quanto finora si è esposto risulta chiaramente, che per tutto ciò che concerne i blocchi, quasi tutte le nazioni hanno convenuto che per *porto-bloccato* s'intende (come sopra anche si è detto) quello ove esiste una forza stazionata e tale che siavi pericolo per penetrarvi.

Intanto nell'anno 1793 gl'Inglesi impedirono che i bastimenti carichi di granaglie entrassero nei porti della Francia.

La repubblica francese nel 9 maggio dello stesso anno 1793 autorizzò i legni da guerra ed i corsari di arrestare e condurre ne' porti della Francia le navi neutre che si ritrovavano cariche in tutto o in parte de'commestibili sia di proprietà de' neutri sia di proprietà de' nemici, e destinati pe' porti nemici. Fu dichiarato egualmente che i commestibili appartenenti ai nemici erano di buona preda e donati a profitto di quelli, che li avessero confiscati, quelli poi appartenenti ai neutri sarebbero

(1) Nel capo della bandiera si è fatta menzione precisa della risposta data dalla Gran-Brettagna alla Russia, non che di quella data alla Danimarca ed alla Svezia.

pagati a norma de' prezzi della piazza una colle spese, accordandosi un compenso alla nave, avendosi riguardo al luogo della sua destinazione. Con tal decreto il governo francese rovesciò i principii della neutralità armata, che aveva cotanto applauditi, e la convenzione che aveva stabilita colla Danimarca nel 30 settembre 1749 (1).

L'Inghilterra fra le istruzioni date nel dì 8 giugno 1793 (delle quali abbiamo tenuto discorso nel capitolo della bandiera) vi è l'articolo secondo, col quale autorizza i legni da guerra e gli armatori di arrestare qualunque nave che tenta di entrare in un porto bloccato, inviandola in Inghilterra per essere giudicata e condannata. Sono eccettuati i legni Danesi e Svedesi, i quali pel primo tentativo saranno semplicemente impediti di entrare nel porto, azzardandosi poi la seconda volta saranno arrestati e spediti in Inghilterra per la condanna. Nel terzo articolo si soggiunge che se S. M. britannica dichiara qualche porto bloccato, ed i comandamenti de' legni inglesi, o armatori si incontrassero con navi dirette pel detto porto, essendosi però messe in viaggio prima della suddetta dichiarazione, sono nel dovere di av-

(1) Questo periodo sebbene fusse stato scritto nel §. dei trattati, pure si è creduto qui trascriverlo per la connessità delle idee.

vertirle e lasciarle libere. Se dopo tale annunzio tentassero l' entrata nel porto bloccato, in tal caso saranno catturate e spedite in Inghilterra per essere condannate. Se finalmente una nave fosse partita dal suo porto dopo che il blocco era stato dichiarato, e tale dichiarazione fosse stata nota, allora sarà arrestata. In gennajo del 1794 la Inghilterra non si limitò ad eseguire rigorosamente queste istruzioni, ma fece di peggio. L' ammiraglio Hood, che comandava nel Mediterraneo, dichiarò essere di buona preda ogni bastimento destinato per un porto della Francia o uscito dallo stesso senza distinzione nè del carico nè della nazione, cui appartenesse.

Con la detta dichiarazione l' Inghilterra disse essere in istato di blocco la intera Francia. Ulteriori istruzioni date nel 1798 ai comandanti ed armatori inglesi estesero le misure di blocco alla Spagna, alle Provincie unite ed alle rispettive loro colonie. Nel dì 11 giugno *Texel* fu dichiarato bloccato e nel 21 marzo il blocco fu esteso a tutti i porti dell' Olanda. I giudici dell' ammiragliato inglese diedero una più grande estensione a questi blocchi immaginarii: condannarono legni ch' erano entrati ne' porti Olandesi prima della dichiarazione di blocco, e n' erano usciti vuoti espressamente per togliere ogni oggetto di contesa.

La troppo nota catastrofe avvenuta la notte del

24 Marzo 1801 cangiò lo stato delle cose. Il successore di Paolo I pose fine ad ogni vertenza colla convenzione del 17 giugno 1801 (1). In questa avvi l'articolo sesto col quale si stabilisce che debba riguardarsi come porto bloccato quello ove per disposizione della potenza, che lo attacca, si trovano de' legni da guerra stazionati e sufficientemente prossimi, e che entrandosi s' incorrerebbe in certo pericolo. Nella seconda convenzione poi firmata in Mosca nel dì 23 ottobre 1801 la Gran-Brettagna rinuncia alla pretesa del così detto *Blocco sulla Carta*. La Danimarca e la Svezia egualmente diedero il loro assenso a queste convenzioni (2). La Gran-Brettagna quindi con replicate convenzioni ha riconosciuto il principio che per potersi dichiarare un porto in istato di blocco sia necessario che in esso vi sia una forza permanentemente stazionata.

Però quanto più la lotta s' infervorava fra la Francia e l' Inghilterra, più questa sconosceva i dritti de' neutri e degli stessi suoi alleati. In Novembre del 1807 dichiarò in istato di blocco la

---

(1) Nel capitolo della bandiera si è diffusamente parlato della suddetta convenzione.

(2) Le convenzioni della Danimarca e Svezia, sono la prima del 28 ottobre 1801, la seconda di Marzo 1802. Si riscontri egualmente il § 2.° della bandiera.

Francia, la Spagna, i paesi de'loro alleati e tutti i luoghi, ove trovavansi armate di queste due potenze: egualmente dichiarò bloccati tutti i porti e città di nazioni, che senza essere in guerra con la Gran-Brettagna, avevano esclusa la sua bandiera. In fine furono dichiarate in istato di blocco tutte le colonie nemiche. Non fu contenta solo di ciò: assoggettò altresì le navi delle potenze neutre sue amiche ed alleate a subire la visita de' legni inglesi messi in crociera ed essere costrette a prendere terra in qualunque porto della Gran-Brettagna, obbligandole a soddisfare su' loro carichi un dritto da fissarsi dalla legislatura inglese. E nel 19 dello stesso novembre fu firmato l' ordine per la spedizione delle patenti da rilasciarsi agli armatori contro la Toscana, Ragusi, Napoli e sette isole, come anche per tutti i porti del Mediterraneo ed Adriatico, che trovavansi sotto il dominio della Francia e de' suoi alleati.

In effetti i legni di commercio americani, ch' erano dalla parte dell' Olanda, furono obbligati da una fregata inglese di trasferirsi in Inghilterra, nel momento che ignoravano alla loro partenza che lo stato di blocco era stato messo a tutta la Europa.

Giunti i legni americani nei porti britannici si esaminarono se essi erano stati caricati ne' porti neutri effettivamente, e prima della dichiarazione del blocco, e ritrovandosi esser tutto ciò vero ot-

tennero di partire dai porti britannici, ove al tergo delle loro carte si segnava ch'erano stati esaminati, e che potevano liberamente proseguire il viaggio.

I *dazi* che si stabilirono su gli zuccheri, tabacchi ed altri generi furono determinati in maniera, che conveniva sempre dare la preferenza ai legni inglesi.

Napoleone con suo editto del 17 dicembre 1807 in data di Milano per ragione di rappresaglia disse così:

« Considerando che il suddetto atto del gover-
» no inglese ha denazionalizzato i legni di tutte
» le nazioni dell' Europa, e che non è in potere
» di alcun governo di transigere sulla sua indi-
» pendenza e su' suoi dritti, essendo tutti i mo-
» narchi di Europa solidalmente garanti della so-
» vranità ed indipendenza della loro bandiera. Se
» per una inescusabile debolezza, la quale sareb-
» be una macchia incancellabile agli occhi della
» posterità, si lasciasse passare in regola e si
» conservasse l' uso di tal tirannia, gl' inglesi ne
» dedurrebbero un titolo per istabilirlo come nor-
» ma di dritto, come hanno altra volta profittato
» della tolleranza de' governi per fissare l' infame
» principio che la bandiera non copra la mercan-
» zia, dando al loro dritto di blocco una esten-
» sione arbitraria e che attacca la sovranità di
» tutti gli Stati.

« Decretiamo — Ogni bastimento di qualunque
» natura sia, il quale abbia sofferto la visita di
» un vascello inglese, o abbia pagata un' imposta
» qualunque al governo inglese, è per questo fat-
» to soltanto dichiarato denazionalizzato e perde
» la garentia della sua bandiera e diviene proprie-
» tà inglese.

« I suddetti bastimenti in tal modo denaziona-
» lizzati dalla misura arbitraria del governo ingle-
» se, sono dichiarati di buona e legittima preda
» tanto nel caso che entrino ne' nostri porti o in
» quelli de'nostri alleati, quanto nel caso che ca-
» dano in potere de' nostri corsari.

« Le isole britanniche sono dichiarate in istato
» di blocco tanto in mare quanto in terra. Ogni
» bastimento di qualunque nazione sia, qualunque
» il suo carico, uscito dai porti d' Inghilterra o
» dalle colonie inglesi, o dai paesi occupati dal-
» le truppe inglesi, è di buona preda, riguardan-
» dosi come contravventore al presente decreto.

La Corte di Spagna egualmente con suo decreto del 3 gennajo 1808 dichiarò le isole britanniche in istato di blocco, e si espresse così:

« L' abominevole attentato commesso dalle navi
» da guerra inglesi nell' anno 1801, per ordine
» espresso di quel governo, contro le quattro fre-
» gate della flotta reale, le quali, navigando si-
» cure ed in buona pace, furono ingiustamente

» sorprese, attaccate e forzate ad arrendersi,
» mi hanno determinato a rompere ogni relazio-
» ne col gabinetto britannico ed a considerar-
» mi come in istato di guerra contro una potenza
» che ha sì iniquamente violato il dritto delle gen-
» ti e dell' umanità. Due anni di guerra sono tra-
» scorsi senza che la Gran-Brettagna abbia mode-
» rato il suo orgoglio, nè rinunciato all' ingiusto
» dominio ch' essa esercita su' mari; ma inve-
» ce confondendo ad un tempo gli stessi suoi
» amici, i suoi nemici ed i neutri, ha manife-
» stata l' intenzione formale di trattarli tutti della
» stessa maniera.

« Niente meglio lo prova quanto la risoluzione
» che questo governo ha adottata co' suoi ordini
» del 14 scorso novembre, co' quali dichiara non
» solo in istato di blocco tutte le coste di Fran-
» cia, di Spagna, e de' loro alleati, e tutte quel-
» le occupate dalle armate dell' una o dell' altra
» potenza, ma assoggettando altresì le navi delle
» potenze neutrali, amiche ed anche alleate del-
» l' Inghilterra a subire le visite de' legni inglesi
» in crociera ed a prendere forzosamente terra in
» un porto della Gran-Brettagna, obbligandoli a
» soddisfare su' loro carichi un dritto da de-
» terminarsi dalla legislatura inglese. Autorizzato
» da un giusto dritto di rappresaglia a prendere
» i mezzi che mi sembrassero conducenti per im-
» pedire l' abuso che il gabinetto britannico fa

» delle sue forze in riguardo alle bandiere neutra-
» li, ed a vedere se si possa obbligarlo a rinun-
» ciare a sì ingiusta tirannia, ho risoluto di a-
» dottare, e voglio che si adottino in tutti i miei
» stati, le stesse disposizioni, che sono state pre-
» se dal mio intimo alleato l' Imperadore de' Fran-
» cesi e Re d' Italia.

In tale stato rimasero le cose fino alla caduta di Napoleone ed al congresso di Vienna. In questo augusto consesso si avrebbe dovuto per lo interesse dell' umanità e pel benessere de' popoli stabilire un dritto pubblico marittimo permanente e di comune consenso, e si avrebbe dovuto limitare l' abuso del dritto del blocco. Per altro il congresso di Vienna si occupò della libera navigazione de' fiumi, ed una commissione fu stabilita e nominata per farne rapporto. I ministri Francesi, Prussiani, Inglesi, ed Austriaci ebbero per mira principale di adottare i principii per una libera navigazione sul *Bhir* e l' *Escout*, con doversi egualmente applicare agli altri fiumi navigabili. Tutto ciò si fece e fu convenuto.

Delle scambievoli promesse ebbero luogo fra le diverse potenze specialmente per formarsi de' trattati di commercio e navigazione; ma nulla fu stabilito di concreto: per altro tutte le nazioni si erano giustamente querelate per la non istabilità del dritto pubblico marittimo e per l' abuso del dritto de' blocchi.

Conclusione.

Noi abbiamo percorsi nella presente opera tutte le teoriche di dritto e di fatto che riguardano la pescagione, il naufragio, la libertà del commercio e della navigazione, la sovranità e la indipendenza della bandiera, la classifica de'così detti generi di contrabbando ed i blocchi; ed abbiamo rilevato che vi è stato sempre una fluttuanza d'idee sulle dette materie. La maggior parte delle nazioni ed i filosofi han fondati i loro principii sul dritto universale: altri si sono fondati sul proprio vantaggio e sulla forza. Una discrepanza tale ha prodotti de' mali gravissimi come si è dimostrato nel tracciare la storia degli avvenimenti in tempo di guerra.

A mio avviso onde togliersi cotanti inconvenienti si dovrebbe stabilire per cardine fondamentale del dritto pubblico convenzionale.

« Che le nazioni in tempo di pace debbansi
» scambievolmente farsi il maggior bene, ed in
» tempo di guerra il minimo de' mali.

Questo principio per altro trae la sua origine dal dritto delle genti ed è insito nel cuore umano. Difatti i popoli della più remota età hanno sempre avuta maggiore stima de' guerrieri, i quali essendo risultati vittoriosi non si sono macchiati di crudel-

tà ; ma hanno in sollievo dell' umanità raddolciti gli aspri mali della guerra.

Da ciò nacquero i riguardi pe' prigionieri, pei coltivatori de' campi e pe' pescatori. I modi di guerreggiare si addolcirono e gli assedi divennero più miti e si stabilirono le convenzioni di reciprocanza, la tolleranza ed il permesso del vicendevole commercio.

Osserviamo parimenti col massimo piacere che i nuovi trattati che di tratto in tratto si stipulano, hanno per base il togliere gli ostacoli nel reciproco commercio e nelle comunicazioni di diversi popoli con iscambiarsi i soccorsi. Simili atti sono conformi alla naturale libertà ed alla necessità degli uomini che vivono in civile società. Donde un tal progresso ha avuto origine ? . . . Dalla conoscenza de' reciproci bisogni de' popoli pel loro rispettivo benessere, dall' utile che si ritrae dallo stesso progresso, e finalmente dall' essersi conosciuto nella sua integrità il dritto delle genti. Da questo è nato il principio marittimo, che il mare, qualunque esso sia, non possa essere occupato nè signoreggiato da veruna potenza. Tutti i popoli hanno il dritto di navigarvi, pescarvi e pel suo mezzo esercitare il commercio colle nazioni le più lontane. Egli è perciò che i trattati delle potenze, che statuiscono la libera navigazione ed il libero uso del mare, non sono derivati da' dritti convenzio-

nali delle potenze contraenti, ma hanno la loro base nel primitivo dritto universale delle genti, il quale è applicato e sviluppato nelle particolari convenzioni.

Cessi una volta la falsa idea del dominio sul mare, nè si metta più in opera il grave attentato d' inveire contro le proprietà e fortune de' privati. Spesso si offende la personale libertà de' cittadini di uno stato, dal perchè si è mossa la guerra contro il principe, al quale i medesimi sono subordinati, o dal perchè il governo, cui appartengono, non ha una forza navale per opporre un' argine alle illegali imprese de' belligeranti.

Il commercio e la navigazione de' privati speculatori non debbono essere oggetto di preda, nè dei guerreggianti, nè degli avidi corsari garentiti dalle autorizzazioni de' governi.

Il dritto di guerra non può estendersi, nè alle proprietà particolari, qualunque esse sieno, nè alle persone degl' individui, che sono del tutto estranei alla professione delle armi. Si stabilisca per le guerre marittime la stessa limitazione, che in qualche modo ha avuto luogo per le guerre terrestri nelle invasioni delle provincie e contrade.

D' altronde il mostruoso abuso d' impedire sotto tanti capricciosi pretesti le comunicazioni fra i popoli tende ad abbatterne le industrie. Ciò offende fin nella radice il dritto universale delle genti. Si-

mile condotta è degna solamente de' tempi della barbarie e della ingiustizia , ponendosi una barriera alle comunicazioni fra gli uomini e la civilizzazione.

Ingiusta e contraria al bene dell' umana famiglia è del pari l' opinione di coloro che sostengono che i dritti e gli obblighi delle nazioni non debbansi calcolare come quelli degl' individui riuniti in civile società. Le nazioni , a loro credere , non essendo soggette a leggi particolari emanate dalle autorità politiche, possono francamente avvalersi delle proprie forze per secondare i loro propri interessi. Secondo il loro modo d' intendere è solo giusto quello che produce utile e vantaggio.

Altri debbono essere i principii se seguir si voglia la giustizia ed il progresso della civilizzazione. Verun popolo , per quanto sia forte ed indipendente , può manomettersi dal dritto di natura e dal far ciò che universalmente è creduto giusto. Esso non può offendere nella benchè minima parte gli altrui dritti. Il dritto universale è appunto lo spirito creatore del Codice delle genti.

La morale , legge di tutte le nazioni , addita ciò che debbasi e ciò che non debbasi fare. Ogni trasgressione alla stessa è un' atto ingiusto. La potenza più , o meno grande di una nazione non abbatte certamente la idea dell' atto ingiusto , ed immorale. La morale ingiunge a tutti i popoli di

essere giusti, qualunque sia la forma, e la forza de' loro Governi.

A distruggere simili principii non sono sufficienti gli esempi, e gli usi degli antichi; dapoicchè gli stessi sono stati stabiliti o colla forza, o per la ignoranza de' governanti. Trattati di tal fatta non possono mettere nel nulla con le loro speciali modificazioni il dritto primitivo dell' umana famiglia, nè possono giungere a far cedere il libero esercizio de' dritti, specialmente spettanti ai terzi, che non hanno avuto parte in quelle convenzioni. Ove tali convenzioni fussero dichiarate nulle per vizi inerenti alle stesse, e le parti contrarie cessassero dall' adempirle, e rispettarle, le cose rientrano nel primitivo stato di natura, e gli uomini altra norma non debbon seguire, che quella del dritto universale delle genti.

Finchè gli uomini vivranno in società, questo dritto universale sarà la regola, cui uniformarsi debbono tutt'i popoli, e sarà l' unica legislazione che rimane scolpita nel cuore umano sia che fusse adempita sia che fusse violata.

Il Congresso di Vienna (come sopra si è osservato), il quale si occupò della libera navigazione de' fiumi, che creò il Regno de' Paesi Bassi, che ingrandì la Prussia fino al Reno, che concedette il dritto all' Austria di fare stazionare delle guarnigioni in molte piazze forti, che credette garentire la

Germania, e l' Italia dalle invasioni della Francia, che ingrandì la Monarchia Sarda e consolidò per via di trattati la neutralità della Svizzera colla inviolabilità del territorio della stessa, tacque totalmente sul dritto pubblico marittimo. Nulla fece per garentire il libero commercio ai neutri, e per porre un freno all' abuso de' blocchi, che nelle ultime guerre erano stati di grave pregiudizio alle nazioni tutte.

Era del massimo interesse, e molto regolare, che quell' augusto Congresso nel mentre che procurava di garentirsi dalla Potenza continentale, che in diverse fogge avea molestate le pacifiche nazioni, si fusse contemporaneamente occupato di distruggere quel danno, che le Potenze marittime avean cagionato in altri tempi, e che non si rinnovasse allo scoppio di una prima guerra.

Dopo tanti anni di lunga e stabile pace, in un tempo in cui le passioni di odio si sono assopite fra le Nazioni, in un epoca in cui il progresso de' lumi rende i Governi proclivi al benessere de' popoli, in cui la guerra stessa si è incivilita, e molto più perchè le nazioni tutte hanno il più grande interesse di far rispettare il dritto delle Genti, ch' è la base della loro tranquillità, tutti sono obbligati per dover di natura a coltivare, ed adempiere quelli obblighi, che il benessere ed il vantaggio esigono per lo bene della umana Società.

In tale stato di cose sono di avviso, che i Governi di comune eccordo dovessero stabilire un Codice di Dritto Pubblico Marittimo, il quale avesse per base i seguenti principii salutari.

1.° Di riconoscersi la libertà de' mari in tutta la sua estensione tanto per la navigazione, quanto per la pesca, salve le sole eccezioni, che si sono rimarcate nel capitolo della pescagione, e navigazione.

2.° Di darsi i massimi soccorsi in caso di naufragio agl' individui, che ne fussero vittima, nonchè stabilire de' mezzi, onde salvare, e mettere in sicuro le navi, ed i di loro carichi.

3.° Prescriversi ne' paesi, ove sono trascurati, i modi da tenersi i Porti, le Baje, e le Rade sia per la loro intrinseca polizia, sia per assicurare i legni delle altre nazioni.

4.° Di stabilire diffinitivamente che la bandiera copra qualunque mercanzia sebbene nemica.

5.° Di visitarsi i legni mercantili nel solo caso che non sien convogliati da un legno da guerra o della stessa Nazione, o di altra Nazione neutra che li ha ammessi sotto la sua protezione.

6.° D' intendersi per neutralità la perfetta imparzialità colle Potenze in guerra, ed in conseguenza il commercio che prima della guerra si facea non possa essere interrotto, salve le sole eccezioni de' Porti effettivamente bloccati, e pei generi

di comune accordo stabiliti di appartenere a quelli della classe de'così detti *contrabbando da guerra*.

7.° Di estendersi il dritto de' blocchi ai soli Porti fortificati, e non già a quei di Commercio, e dirsi *Porto bloccato* quello ove sievi una forza navale stazionata da impedirne l'entrata, e l'uscita.

8.° Finalmente stabilire che per mercanzie di *contrabbando da guerra* s' intendono semplicemente quelle, che costituiscono soccorsi militari atti a servirsene prontamente per le operazioni belligere.

Fissate obbligatoriamente e di comune accordo fra tutte le Nazioni queste basi, ed altre che la saviezza de' Governanti crederebbe giuste di aggiungere, la sorte de' neutri non sarebbe più fluttuante. Nelle guerre successive il loro destino non dipenderebbe più dai principii che a loro bell' agio adottar vorrebbero le Potenze belligeranti, specialmente quando sono nella classe de' più forti, e che i neutri non possono contrapporre, trovandosi nello stato infelice da non potersi fare da loro stessi ragione.

FINE.

INDICE




BIBLIOTECA NAZIONALE "VITTORIO EMANUELE III" - NAPOLI
